Cercetarea, dintr-un nou unghi, a rămăşiţelor lui Tutankamon, a dus la formularea unei surprinzătoare ipoteze, în sensul că cei doi faraoni s-ar putea să fi fost fraţi, ceea ce — după cum se va vedea — ar constitui „cheia" ce ar deslusi temeiurile morţii lui Tutankamon, la preatimpuria vîrstă de 18 ani.

Metodele avansate de care dispune ştiinţa pentru identificarea unor rămăşiţe umane sînt extrem de complexe, incluzînd evaluări ale proporţiilor fizice, determinări ale sexului, vîrstei şi cauzei decesului, reconstituirea configuraţiilor faciale, ca şi examinări cu ajutorul razelor x şi analize sangvine speciale. Ele au fost folosite, bunăoară, în anii din urmă, pentru a elucida relaţiile de rudenie ce au existat între faraonii celei de-a 18-a dinastii (1573—1304 î.e.n.) sau pentru a determina identitatea unui faraon, ale cărui rămăşiţe fuseseră descoperite în 1907, într-un mormînt, purtînd numărul de ordine 55, ce se află în Valea Regilor din Teba, în apropiere de Luxor (Egiptul Superior), cunoscut ca locul de înmormîntare al străvechilor domnitori; de asemenea, începînd din 1968, pentru a examina gradul de rudenie între rămăşiţele din „mormîntul 55" — considerate, în prezent, ca aparţinînd faraonului Smenkkare — şi cele ale legendarului faraon Tutankamon.

În ceea ce priveşte „mormîntul 55", atît sicriul cît şi trupul ce-l adăposteşte fuseseră considerabil deteriorate de-a lungul secolelor, astfel că aerul pătrunsese pînă la ţesuturi. În consecinţă, acelea s-au dezintegrat cu timpul, rămînînd pînă la urmă doar scheletul, ceea ce a îngreunat identificarea trupului. În primele două decenii după descoperirea sa, a fost considerat ca aparţinînd unei femei, fiind atribuit reginei Tiye, soţia lui Amenophis III; mai apoi, ca aparţinînd unui bărbat, în speţă fiului reginei Tiye Akenaten (Amenophis IV). El a domnit în jurul anului 1375 î.e.n., soţia sa fiind frumoasa Nefertiti.

Dar o serie de reputaţi egiptologi — printre care prof. H.W. Fairman, de la Universitatea din Liverpool, — şi-au exprimat îndoielile în privinţa adevăratei identităţi a trupului pe care îl adăpostea „mormîntul 55". În 1961, prof. Fairman a ajuns la concluzia — după examinarea amănunţită a inscripţiilor de pe sicriu — că acesta fusese făurit, iniţial, pentru Meritaten, fiica mai mare a lui Akenaten şi soţia lui Smenkkare, co-regent şi succesor al lui Akenaten. El şi-a exprimat părerea că trupul Meritatenei fusese scos din sicriu, în locul lui reintrînd mumia soţului ei Smekkare, o practică pare-se larg răspîndită în vechiul Egipt.

Scheletul din „mormîntul 55" se află, în prezent, la Muzeul de antichităţi din Cairo. L-am examinat — serie în continuare prof. Harrison — şi, prin aplicarea tehnicilor antropometrice ultramoderne, mi-a fost posibil să demonstrez că osemintele aparţin unui tînăr bărbat în vîrstă de 18—20 de ani, care nu prezintă urmele vreunei boli. Această determinare nu era în concordanţă cu faptele îndeobşte cunoscute în legătură cu Akenaten care, neîndoios, fusese cu mult mai bătrîn atunci cînd murise (cel puţin 40 de ani) şi ale cărui rămăşiţe prezentau, în mod evident, urme ale unor tulburări endocrine.

Investigaţiile mele întăreau ipoteza profesorului Fairman, în sensul că cel ce ocupa „mormîntul 55" era Smenkkare, predecesorul lui Tutankamon pe tronul Egiptului, şi care, precum se putea presupune, era însuşi fratele lui Tutankamon. În virtutea acestei ipoteze a fost cu putinţă reconstituirea trăsăturilor faciale ale scheletului putîndu-se demonstra că acestea nu aveau nici o asemănare cu cele ale lui Akenaten vădind, dimpotrivă, potriviri izbitoare cu chipul lui Tutankamon. Atestîndu-se aceste indubitabile similitudini anatomice, s-a impus desigur reexaminarea rămăşiţelor lui Tutankamon, spre a cerceta, pe căi ştiinţifice, dacă într-adevăr el şi Smenkkare s-ar putea să fi fost fraţi.

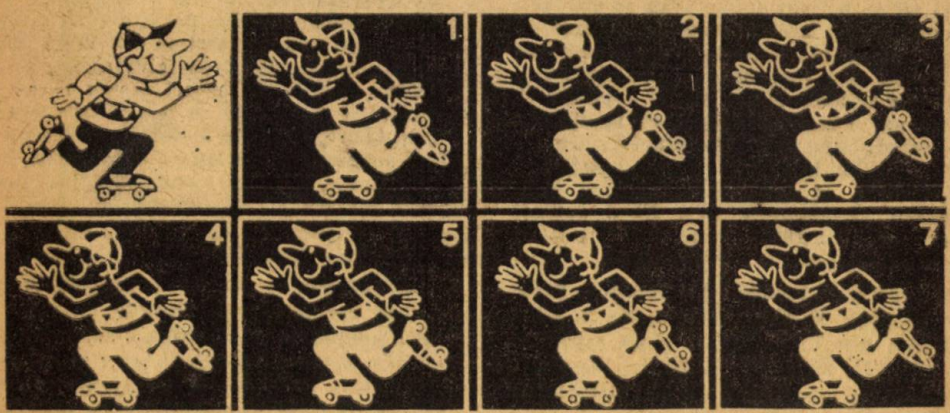
Am obţinut din partea autorităţilor egiptene permisiunea de a examina mumia lui Tutankamon, iar la 4 decembrie 1968 a fost ridicat capacul de sticlă ce acoperă sarcofagul său. Împreună cu mine sosise din Anglia o echipă de televiziune, spre a realiza un film în culori despre aceste investigaţii spectaculoase. Ca şi în cazul lui Smenkkare, rămăşiţele lui Tutankamon au fost supuse, centimetru cu centimetru, unei minuţioase examinări antropologice cu ajutorul razelor X. Rezultatul investigaţiilor mele — extrem de anevoioase, din pricina depunerilor răşinoase şi a deteriorării majorităţii oaselor — vădea că rămăşiţele prezentau asemănări pronunţate cu cele ale lui Smenkkare. Diametrele celor două cranii sînt aproape identice; iar tipul — brahicefalic — este acelaşi în ambele cazuri. Testele indican că Tutankamon murise la vîrsta de 18 ani. Un alt test important, pe care urma să-l efectuez după reîntoarcerea mea la Liverpool, consta în examinarea grupurilor de sînge respective, ale lui Tutankamon şi Smenkkare. În acest scop, mi s-a îngăduit să scot de pe mumia lui Tutankamon o cantitate infimă — doar zece miligrame — din pulberea ţesuturilor; o

cantitate similară am extras-o din rămășițele lui Smenkkare. Datorită acestor eșantioane de mărime microscopică, vechi de trei milenii, a fost totuși cu putință determinarea grupurilor de sînge ale celor doi faraoni. Problema a fost rezolvată prin folosirea unei micrometode serologice, extrem de sensibile, concepute la Universitatea din Liverpool. Rezultatele analizelor arătau că Tutankamon și Smenkkare s-ar putea să fi fost frați — amîndoi aparțineau aceleiași grupe de sînge.

Cu prilejul examinării radiografiilor și a probelor histologice, am descoperit, în partea stîngă a cutiei craniene a lui Tutankamon, o mică sfărîmătură de os. Aceasta putea să parvină de la osul etmoid ce fusese dislocat de la vîrful nasului atunci cînd, în timpul procesului de îmbălsămare un instrument trecuse prin nas făcîndu-și drum spre cavitatea craniană. Pe de altă parte, razele X indicau că bucata de os este legată de țeastă, ceea ce ar putea fi pus în legătură cu o fractură adîncă. Aceasta putea însemna că Tutankamon a murit de pe urma unei hemoragii cerebrale, pricinuite de lovirea țestei cu un instrument bont. Descoperirea sfărîmăturii — coroborată cu faptul că faraonul avusese, cînd a murit, doar 18 ani, iar vremurile în care trăise erau tulburi — a iscat o nedumerire: a fost oare Tutankamon răpus?

Se știe că Tutankamon a avut dușmani, printre care pe ambițiosul conducător de oști Horemheb, înscăunat el însuși, ulterior ca faraon. Să fi năzuit el să-l facă pe Tutankamon să dispară din calea sa? Nu o putem ști neîndoios, și nu o vom afla pesemne niciodată. Domnitorul, mort în floarea vîrstei, rămîne o figură învăluită în taină printre marii faraoni ai Egiptului. În prezent, echipe de arheologi întreprind neobosite investigații în Valea Regilor. Noile descoperiri ar putea, într-o bună zi, să aducă mai multă lumină în privința vieții și morții lui Tutankamon, tînărul zeu-rege, care își doarme somnul multimilenar în impunătorul său sarcofag.

ÎNCERCAȚI SĂ DEZLEGAȚI



Poziționul din stînga își are corespondentul într-unul din cele șapte desene. Vă rugăm să-l găsiți dv.

SOLUȚIE

Desenul nr. 6

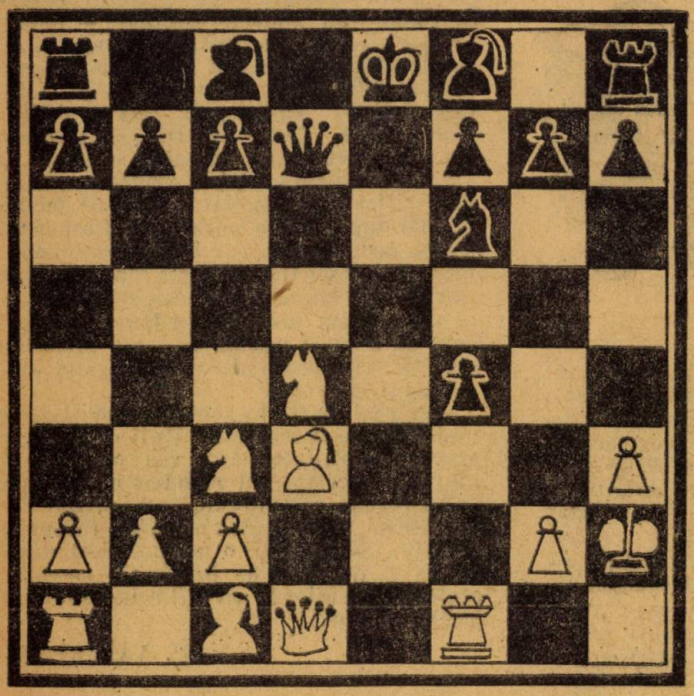
— Redactorul șahist al ziarului „Figaro" pierde... prin depășirea timpului de gîndire

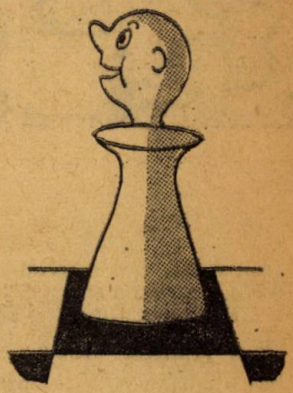
— Un „incident" între om și calculator face necesară intervenția arbitrului: computerul avea dreptate!

— O „mini-partidă" cîștigată în... șapte secunde

— Mașina electronică nu știe decît... englezește!

COMPUTERUL „CD 6600" A EVITAT CAPCANA...



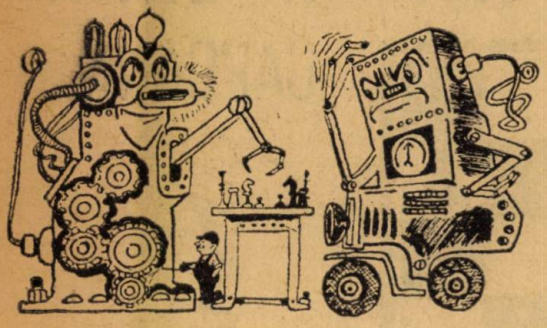


Poziția din diagrama de mai sus a survenit într-o partidă jucată anul acesta în Franța, între o mașină electronică și cunoscutul publicist Camil Seneca, redactorul rubricii de șah a ziarului „Figaro".

Seneca mutase calul pe d4 și toți cei din jur așteptau curioși să vadă dacă „C.D. 6600" — acesta era numele computerului — va cădea sau nu în cursă (e evident că, dacă negrul ia calul de pe d4, atunci pierde regina după Nd3—b5 șah). Spre satisfacția celor ce au programat-o, mașina electronică a evitat cursa. Ea a jucat 12... g7—g5, apărînd pionul f4 amenințat.

Pînă la poziția din diagramă, Seneca și „adversarul" său efectuaseră următoarele mutări: *1.e4, e5 2.f4 | e:f4 3.Cf3, d5 4.e:d5, D:d5 5.Ce3, De6+6.Ne2, Cf6 7.0—0, Cc6 8.d4, Df5 9.Nd3, Dg4 10.h3, Dd7 11.Rh2* (Aici este interesant de amintit un „incident" care a necesitat... intervenția arbitrului! Înaintea disputării acestei partide, Seneca și computerul începuseră alta, în care primele zece mutări au fost identice. La mutarea a 11-a, albul a jucat pe tabla N:f4 și a anunțat mașina „nebun ia pion". Negrul a răspuns cu o mutare „neutră" și albul a vrut să sacrifice nebunul: N:c7,

Dar, spre surprinderea generală, computerul a refuzat să mute, anunțînd în schimb „mutare ilegală". Programatorii au ținut un consult și au descoperit pînă la urmă că mașina avea dreptate! Mutarea a 11-a nu era indicată suficient de precis. Amîndoi nebunii puteau captura cîte un pion! Trebuia notat care nebun muta și care pion era luat. Pînă să se lămurească însă toate acestea, mașina a anunțat că albului i-a căzut steagul ceasului de control! La rejucarea partidei, Seneca a preferat continuarea *11.Rh2) 11...C:d4, 12.C:d4*



După *12...g5*, partida a continuat astfel: *13. Tel +, Rd8 14.Nf5, Dd6 15.Ccb5, Dd5 16.c4, Cg4 + 17.h:g, N:f5 18. c:d5, Nd7* și mașina a anunțat încheierea partidei prin depășirea timpului de gîndire de către alb (se jucase cu timp limitat de gîndire — 10 minute). „C.D. — 6600" a cîștigat într-o poziție complet pierdută...

Această partidă cu peripeții a fost disputată în cadrul unei manifestări originale. Programatorii computerului — care aparține laboratoarelor unei companii petroliere franceze — invitaseră un grup de publiciști șahiști pentru ca „C.D.— 6600" să dea în fața lor examenul de calculator electronic... șahist.

Bineînțeles că invitația a fost acceptată cu mult interes. Cine n-ar vrea să-și măsoare puterea cu un computer? Dar prima impresie lăsată de mașină a fost parcă de ceva straniu. Răspunsurile ei nu apar scrise în mod obișnuit pe o coală de hîrtie; pe un ecran apare o diagramă cu piesele schițate în verde și figura care mută se deplasează pe ecran. Mutările efectuate sînt notate descriptiv pe un ecran vecin. Și, din păcate, mașina nu știe decît... englezește! Toate mutările trebuiau precizate cu notația engleză, puțin cam dificilă pentru cei ce nu sînt familiarizați cu ea.

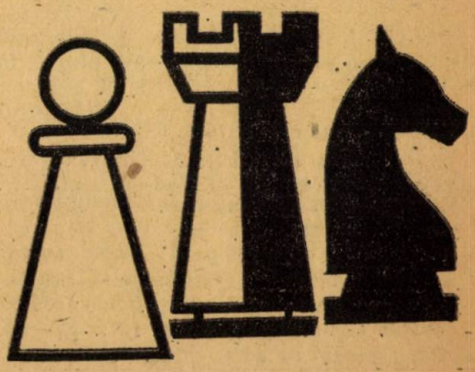
Demonstrația a început cu o partidă jucată de computer împotriva... lui însuși! El a fost pus, adică, să găsească cele mai bune mutări atît pentru el cît și pentru negru. Iată deschiderea acestei partide: *1.e4, e5 2.Nc4, Cf6 3.Cc3, Nb4 4.Cge2, Cc6 5.0—0, d6 6.d3, N:c3 7.C:c3, 0—0 8. Ng5, Ne6 9.N:e6, f:e6 10.Tc1, De8 12. Rh1, Dg6 12.De1, Cg4 13.f3, h6 14.Nh4 Cf6 15.Dd2, Rh7 16.Nf2, Tfd8 17 Nh4 Tf8 18.Tad1, Tae8.*

Primul care și-a măsurat forțele cu „CD— 6600" a fost un redactor al revistei „Europe Echecs". O partidă fulger, în care fiecare jucător are la dispoziție zece minute pentru gîndit. Neobișnuit cu notația engleză și claviatura mașinii, — cu ajutorul căreia se comunicau mutările efectuate — redactorul a pierdut prin depășirea timpului de gîndire. Partida n-a fost lipsită de interes: *1.e4, e5 2.f4, e:f4 3.Cf3, d5 4.e5, Ng4 5.d4, Cc6 6.N:f4, N:f3 7.g:f3, Dh4 + 8.Ng3, D:d4 9.Cc3, De3 + 10 De2, d4* și albului îi cade steagul ceasului de control.

Un alt oaspete — *F.* Le Lionnais — a vrut să verifice perspicacitatea mașinii jucînd *1.f3* iar după *1...e6* a mutat *2.g4*. Răspunsul a fost instantaneu: *2... Dh4 mat*. Computerului nu i-au trebuit decît șapte secunde pentru a cîștiga această „minipartidă". Ceea ce nu a putut însă nimeni lămuri a fost cum de a jucat mașina 1... e6, preferînd aceasta răspunsului mai corespunzător programării e7—e5.

Va putea cîndva un robot șahist să joace mai bine decît maeștrii? Unii experți nu exclud posibilitatea că va veni o zi în care nici măcar campionul mondial nu va mai putea rezista computerului șahist. Dar dr. Max Euwe, fost campion mondial, răspunde negativ: „Niciodată o mașină electronică nu va fi capabilă de inspirația necesară pentru a se ridica la nivelul celor mai buni jucători de șah!"

U. VĂLUREANU



OTTO FISCHER

FIDELITATE SICILIANĂ

răvălia măicuței Francesca se afla pe o străduță, jos, în portul de pescari, cu o perdea din mărgele de sticlă la intrare, fără firmă și nume, doar cu un simplu carton, pe care pictase cu litere grosolane „Osteria", adăpostit în vitrina îngustă, între acadele prăfuite, cutii de conserve și un castron cu cireșe negre, lipicioase. Oamenii sărmani care trăiau prinprejur și își cumpărau aici de-ale gurii, ducîndu-și zilele de azi pe mîine, se descurcau și așa, iar străinii nu prea se rătăceau pe aceste meleaguri; și chiar dacă se întîmpla uneori, atunci nu veneau ca să cumpere în această semiobscuritate zahăr și făină, sau să ia loc la singura masă ale cărei colțuri răzbeau prin mușamaua scorojită ce o acoperea și să bea un pahar de vin, deși prietenul meu Rufo, pescarul, susținea mereu sus și tare că nicăieri în Trapani, fie chiar cu bani mai mulți nu găsești un vin roș mai bun decît cici, la signora Francesca din Via Santa Maddalena.

Singura încăpere, circiumă și dugheană în același timp, era mică, scundă și mirosea a ulei încins și săpun ieftin; cele două damigene cît toate zilele, aflate pe suportul de lîngă ușă, și din care vinul gîlgîia negru și greu ca sîngele în pahare, tejgheaua latră cu clopotul de sticlă care acoperea brînza și cu bascula lustruită de strălucea, o stivă de lăzi cu sticle goale de bere și bufetul vopsit într-un verde crud, în care puținele mărfuri erau ferite de muște, mai că nu lăsau loc, împresurate de gospodine și precupețe ce pălăvrăgeau într-un colț, mesei și celor trei scaune șubrede, menite muștriiilor.

Listă de bucate nu era dar oricine dorea atunci cînd mîncarea nu se isprăvise, putea să poftească la ceea ce măicuța Francesca gătea într-o chițimie lipită de dugheană, putea să mănînce cuc-cuș, această nemaipomenită bunătate a Siciliei, sau macheroni, *sau să comande la o bere, niște ouă răscoapte sau putea să ceară să i se prăjească la repezeală o halcă de carne sau cîteva sardele. Mai mult nu putea servi bătrîna. Și nu se înghesuiau prea mulți. Vreo doi-trei muncitori de la drum ori care picau în timpul prînzului sau cîțiva flăcăi din port. Pescari și facinos, hamali care nu aveau un cămin al lor sau nu se încumetau în arșița nămezii să pornească într-acolo. Se mînca aici modest și bine, ca la mama acasă iar signora Francesca era mîndră cînd i se spunea nu o dată acest lucru și-ți umplea zdravăn farfuria.*

Zăboveam deseori aici, în serile lungi, singuratice, deoarece chimirul meu subțirel nu-mi îngăduia mai mult și pentru că mi-era dragă această femeie bătrînă, beam un pahar-două de vin roș, înfulecam o felie de franzelă și un pumn de măsline verzi sărate, pînă cînd măicuța Francesca îmi punea în față castronul cu spaghetii *proaspăt fierte, aburinde, peste care turna* pommodoro, *suc de roșii aromat și gros și niște unt și brînză cu miros iute de capră; iar uneori, cînd nu mai erau alți clienți de servit, se așeza lîngă mine, își punea mîinile în poală și mă privea fericită și mulțumită cum deșertam castronul.*

Să fi avut vreo șaizeci de ani. Era mică și plăpîndă, anii aproape că n-o încovoiaseră, părul bogat, cochiliu, îl avea strîns într-o coadă pe care, asemenea unei coroane urzite la repezeală o petrecuse în jurul capului. Chipul ei cu ochii întunecați și mari, cu buze aspre și subțiri, care făceau ca și zîmbetul ei să apară amar, era ca un chenar delicat, plin de o frumusețe calmă, severă. În acești ochi și în chipul acesta se putea citi tristețea, împăcarea cu soarta unei vieți, supunerea sfioasă; purta întotdeauna rochii și șorțuri negre, simpluțe, iar atunci cînd careva uita de sine și devenea gălăgios în timp ce-și sorbea paharul, ea ducea a implorare degetul la buze.

— Vi-e îndoliată casa, signora Franca? am întrebat-o într-o bună zi, căci în această țară, unde suflă vîntul fierbinte dinspre Africa, iar oamenii de la marginea mării și sub soarele arzător se simt mai aproape de dumnezeu, nu înseamnă curiozitate ci politețe cînd îl rogi chiar pe un străin să-ți vorbească despre familie, despre viața sa.

Mă privi ginditoare, scrutindu-mă, și în privirea ei se iscă, cît ținuse o bătaie a inimii acel zîmbet fugar al durerii. — Da, răspunse ea șoptit cu vocea sa calmă, melodioasă ce venea zăngănind ca sticla atinsă de departe, — da, în casa și inima mea e doliu. Doliu care seacă totul și umple totul.

Tăcu și își privi pierdută, mîinile. Afară, pe stradă se auzi zvon de rîs copilăresc și la un moment dat, după ce trecuseră copiii, răsunară pașii și glasurile puternice a doi bărbați ce se certau. Apoi, în clarobscurul încăperii stărui doar tic-tac-ul înfundat al vechiului ceas deșteptător, de pe dulap, care se strecura între noi ca un perete.

— Viața-i groaznică, spusei încurcat, răsucindu-mi paharul printre degete. Groaznică și nemiloasă. Îți dă uneori atît de mult și-ți răpește apoi tot ce ți-a dat. Legea aspră a existenței noastre — viața fără moarte — nu se poate.

Îmi ascultam cuvintele de parcă n-ar fi fost ale mele și eram furios pentru că mi se păreau banale și indiferente și pentru că nu plecasem înainte și pentru că înțelegeam că întrebarea mea zgîndărise o rană pe care n-aș fi putut-o alina.

— Soțul dumneavoastră, signora?

— Nu, răspunse ea atît de brusc, atît de pornită, încît mă speriai. Luigi și cu mine n-am fost căsătoriți. A fost logodnicul meu. Nu am fost căsătoriți. Iar apoi, încetișor, molcom, aproape nepăsător: — Oamenii nu ți-au povestit. S-au obișnuit și nu mai vorbesc despre acest lucru. Dar noi n-am fost căsătoriți. A murit înainte de nuntă, iar eu împreună cu el. La 2 iulie se vor împlini patruzeci de ani. De atunci, inima și fericirea mea, rîsul meu sînt moarte. Patruzeci de ani!

Mă uitai la ea ca la o stafie, uluit. Căutam cuvinte, o întrebare care să nu pară caraghioasă acestei bătrîne, și nu puteau fi decît caraghioase. Patruzeci de ani. O viață irosită pentru o amintire. Aproape mai mult decît poate îndura un om.

— Da, spuse ea fără glas de parcă îmi ghicise gîndurile un răstimp lung, nesfîrșit de multe săptămîni și zile și nopți pe care le cunoști abia atunci cînd ai trecut prin ele. Iubire, ce ușor de spus! Cît de mult ne-am iubit, Luigi și cu mine, încă din copilărie. Părinții noștri locuiau pe aceeași stradă, iar noi eram deseori împreună toată ziua, de cînd abia învățasem să umblăm. Și mai tîrziu, mult mai tîrziu, la fel. Eram întotdeauna ca frate și soră. Mă-nțelegi ce vreau să spun? Așa cum se întîmplă pe meleagurile noastre între oameni cinstiți și cumsecade. Voiam să ne căsătorim, să fim fericiți, să avem copii, o casă a noastră, undeva mai depărtișor, unde vecinul nu ți se uită în oală. Sau măcar o locuință mai de doamne ajută, o mică dugheană ca aceasta, mai știi, care să ne asigure pîinea cea de toate zilele. Dar eram săraci, tare săraci, ca toți cei de prin prejur, cu puține speranțe și cu viitor puțin. Și atunci, Luigi a plecat spre nord, la Milano, să lucreze la fabrică, iar eu spălam pentru Donna Angela și Donna Leonora, pentru smintita Donna Margherita, spălam lenjeria fină și treptele și dușumelele. Nu ne-am văzut doi ani. Puneam la ciorap, fiece liră, fiece centimă, pînă și banii de drum. Ne iubeam și știam acest lucru chiar fără să ni-l spunem.

Mărgelele perdelei de la ușă zăngăniră lovindu-se una de cealaltă.

— Bona sera, se auzi o voce răgușită. Era nevasta cîrpaciului de peste drum. Venise să ia pentru cină două sticle de bere și, de data aceasta, să vezi să și nu crezi, n-avea chef de taclale.

Măicuța Francesca nu se mai întoarse la masa mea. Rămase în spatele tejghelei și ștergea cu cîrpa praful invizibil de pe pahare.

— A fost marea dragoste pentru mine, fată săracă și simplă — zîmbi ea. O dragoste pe care o trăiești numai o singură dată în viață. Dar n-a fost să fie. Soarta își face mereu precum o taie capul. Luigi nu s-a mai întors niciodată. Căsuța noastră, copiii noștri, fericirea noastră au rămas un vis. Toate au murit odată cu el, și eu, măcar că trebuia să trăiesc mai departe. Mă rog mult pentru odihna sufletului său, în fiecare an, în ziua cînd a murit, plec la Milano să-i îngrijesc mormîntul. Mai mult decît atît n-am putut să fac în toți acești ani. Din banii pe care i-am pus de o parte am cumpărat această magherniță, unde am deschis iacă-tă dugheana și osteria, în care adesea tristețea este singurul mușteriu și în care cîndva moartea va fi cel din urmă.

— Și nu v-ați mai măritat niciodată, Signora Franca?

Mă țintui cu o privire aspră și jignită.

— Nu m-am măritat cu nimeni, spuse ea obosită. Inima mea era moartă și este moartă. Ea n-a mai fost a nimănui. Nu vă aparține decît vouă, tineri pierde-vară, pentru care gătesc și, ce mai încoace-încolo, cărora vă spăl rufele și vă țes noaptea ciorapii, de mi-i aduceți, ca să nu umblați ca niște lăieți și ca să-mi spuneți „măicuță Francesca", căci tare mai jinduiesc după așa ceva, sînt singură. Și ca oamenii să nu-mi zică așa ca unei învățătoare bătrîne, surde

și stafidite: „Signorina", în timp ce haimanalele care bat ulițele rînjesc parșiv, și ca să nu fiu nevoită să mă-ntreb cui am folosit eu pe lumea asta. Dacă m-am măritat? Nu. I-am rămas fidelă lui Luigi cu toate gîndurile mele. Iar dacă voi, flăcăilor, care cunoașteți dragostea numai din neghiobul vostru cinematograf, nu puteți înțelege acest lucru, lăsați, rogu-vă, o femeie bătrînă în pace.

Stătea în fața mea mică și plăpîndă și firavă și nespus de frumoasă și îmi era rușine, căci simțisem pe neașteptate dorința să mă apropii de ea, să-i iau degetele delicate și zbîrcite în mîinile mele, să mi le pun pe obraji, să-i mîngîi părul alb, așa ca un băiețel.

— N-am vrut să spun nimic rău, Signora, măicuță Francesca! spusei eu încurcat.

— Nici eu, prostuțule, zîmbi ea. Se apropie cu pași mărunți, îmi băgă în buzunar două portocale uriașe și apoi simți o mîngîiere sfielnică, afectuoasă a mîinii sale pe ochi, pe frunte, pe creștet.

— Nu te gîndi, spuse ea încet și pierdută. Cunoști atît de puțin viața... Fii fericit! Și vino mîine, dacă vrei, între 12 și 1, o să cumpăr calamari și o să-i prăjesc pentru voi.

Coborîi spre port, spre digul care se împlîntă în mare asemenea unui paloș de piatră și mă așezai lîngă Rufo, pescarul, pe stînca caldă încă de truda zilnică a soarelui. Rostogolirea și învîrtejirea talazurilor se stîrneau sub picioarele noastre, zgomotos și înspumat, precum răsuflarea veșnică a unei jivine imense.

— Ce femeie, această măicuță Francesca, spusei eu după un răgaz, căci îmi stăruia în gînd, și-i oferii bătrînului o portocală. O femeie cum nu întîlnești de multe ori. Un doliu de patruzeci de ani! Ceva sfîntit, dar totodată ceva sublim. Ce mai, sublim.

Bătrînul luase un pumn de pietricele și, printr-o deschizătură pe care o formau degetul mare și cel arătător, le proiecta una cîte una departe spre valuri.

— Da, o femeie măreață, spuse el gînditor. Și încă frumoasă ca o icoană. Dar trebuia s-o cunoști înainte, cînd avea șaptesprezece sau douăzeci de ani. În întregul Trapani nu era fată mai drăguță ca ea. Și nici una mai cuminte sau mai veselă. Toată șleahta de flăcăi între Erice și Paceco era nebună după ea și o adora. Dar ea, n-avea ochi decît pentru Luigi. Iar apoi cînd s-a întîmplat cu ce s-a întîmplat și ea s-a înapoiat, gravă, închisă în ea și mai frumoasă, zău mai frumoasă, ce-a mai fost atunci! Ce viață i-ar fi putut oferi, Renato! Tatăl lui stăpînea colo sus la Bellata mai mult pămînt decît poți să străbați într-o săptămînă! Sau tînărul Dottore Nicoletti, plecat în Canada, în păduri, atunci cînd ea l-a refuzat.

— Se vede treaba că l-a iubit nespus de mult pe acest Luigi, spusei. Moartea lui a zguduit-o din cale-afară.

— Da, l-a iubit nespus de mult.

Rufo privi în noapte de parcă ar putea vedea tărîmul necunoscut — dincolo de întunecimea orizontului. Mai mult decît putem înțelege noi toți. Credeam că o să-și facă seama, umbla besmetică, nu vorbea cu nimeni, iar în somn țipa de se auzea peste patru străzi. Cred că atunci și-a dorit moartea. Dar într-un fel a trecut peste aceasta, cel puțin peste ceea ce a fost mai grav.

— Iar acest Luigi a fost ceva de capul lui?

— A, ăla? Rufo făcuse un gest de dispreț. Nu merita el toate acestea, nu avea decît gărgăuni în cap. În loc să-și mestereasă o barcă zdravănă, ca taică-său, ca bunicul său, și să pornească la pescuit, construia castele în Spania. Țintea sus, departe de mizeria vieții noastre de zi cu zi. Cu orice preț. Nu merita el asemenea fată, ți-o spun eu. Altfel n-ar fi lăsat-o singură doi ani de zile și n-ar fi plecat la fabrică. Dar cine știe. Poate voia și el să-i ofere tot atît ca ceilalți filfizoni care-i dădeau tîrcoale și-i era frică că odată fata o să regrete că l-a luat pe el, care n-avea decît un pat și două cămăși.

— Și acolo, la Milano, Rufo, vreau să spun, atunci cînd a murit, a fost un accident sau s-a îmbolnăvit?

Bătrînul mă privi dintr-o parte, bănuitor.

— Nu ți-a povestit? mormăi el. Desigur, nu-i place să vorbească despre asta. Vechea poveste. Știi doar cum sîntem noi bărbații, sau ai să afli. N-a văzut-o doi ani, era tînăr, iar acolo în orașele mari fetele nu sînt nici ele de lepădat, mă-nțelegi. Și-a găsit alta sau alta l-a găsit pe el, naiba știe cum a început. Părinții ei aveau oleacă de stare, o întreprindere de cărăușie, și fata era singurul lor copil. Luigi era sărac. Tu nu știi ce însemna aceasta pe atunci, sărăcia, se săturase pînă-n gît să tot fie sărac. Poate o mai iubea pe Francesca, dar nu-i mai răspundea la scrisori. Francesca credea că s-a îmbolnăvit și împreună cu fratele ei a plecat la dînsul. Și atunci Luigi a trebuit să i se spovedească, iată, că-n două săptămîni face nuntă cu cealaltă. Fata — parcă a căzut cerul pe ea. Mult l-a mai iubit, lui îi

închinase toată viața și toate gîndurile sale. Dar era totodată mîndră, nu era ea fata care să îngăduie să fie arătată cu degetul acasă.

— Și, Rufo? — întrebai eu, deoarece el tăcuse, sprijinindu-și bărbia pe genunchii ridicați. Simțeam că pe neașteptate o sudoare rece mi se prelinge pe ceafă. Și...?

— Întrebi ca un prost căci ești străin, spuse el. Un sicilian n-ar mai pune întrebări dacă i-aș povesti ceea ce ți-am povestit. Ea îl iubea. Și îl iubește și acum și n-a mai iubit pe nimeni altul de atunci. Și pentru aceasta a trebuit să facă ceea ce a făcut. Judecătorii au fost oameni de omenie. Iar bunul dumnezeu i-a dat răgaz, mult răgaz, patruzeci de ani,

să-și spele păcatul și vezi, chiar tu, cum și l-a spălat. E o femeie măreață. Una grandă siciliana.

— Ea — ea l-a?... măicuța Francesca, pe Luigi al ei?... Mă gîndeam la femeia micuță, plăpîndă, cu părul cochiliu din spatele tejghelei, la ochii ei, la apăsarea blîndă a mîinii sale fîrave și tremurînde pe chipul meu și ceva se cutremură în mine de parcă cineva îmi pisa cu un toc de cizmă abdomenul. Ea, ea însăși...?

Rufo bătrînul scuipă cu dispreț în apă înainte de a se ridica.

— Ecco! se zburli el furios. Uită așa, voi, străinilor, n-o să înțelegeți niciodată această țară și oamenii ei! L-a iubit. Ce rost mai au întrebările? Se aude? Da de-i vorba să ți-o spun pe șleau: da, l-a împușcat. Da, Și dacă vrei să știi cu tot dinadinsul, află de la mine, care aș putea să-ți fiu tată: el nici asta n-a meritat!

SUB SEMNUL celor CINCI CERCURI

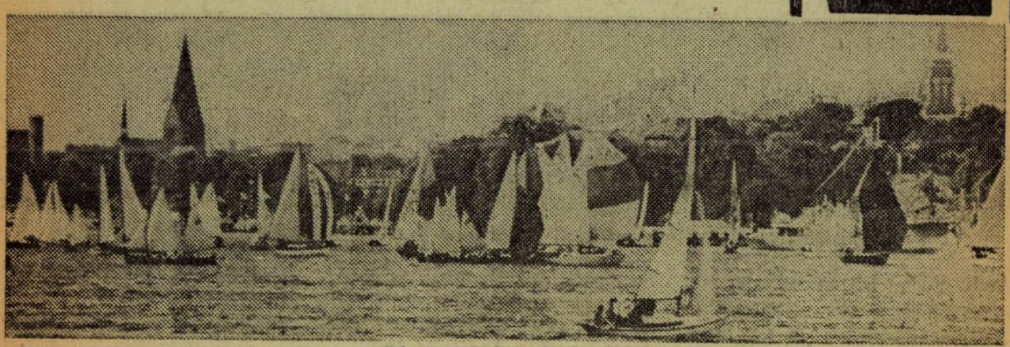
MÜNCHEN '72

ION PAVELESCU

Dacă e să credem că fiecare an își are evenimentele sale sportive de vîrf, atunci, negreșit, 1972 va intra în anale ca anul Olimpiadei. Al celei de-a 20-a Olimpiade moderne, eveniment major, cu profunde reverberații în conștiința opiniei publice sportive. E un adevăr aproape anxiomatic că aceste manifestări de interes universal împrumută, totuși în substanța concretă a desfășurării lor, ceva din personalitatea țărilor organizatoare. Apelînd puțin la memorie, vom conveni că am avut o Olimpiadă exuberantă și solară, ca o croazieră pe coasta italiană, o alta complicată și fastuoasă, în stil tipic japonez, o Olimpiadă zvăpăiată și încărcată de culori, calchiind aidoma fiestele mexicane. Olimpiada anului 1972 se va impune, desigur, prin precizie și rigoare, prin sobrietate și organizare. Vizita pe care am făcut-o la München, sediul ei principal, orașul care a și început să polarizeze privirile întregii lumi, îndreptățește pe de-a-ntregul această convingere.

O CIFRĂ IZVORÎTĂ DIN NAIVITATE ȘI O ALTA CARE DEPĂȘEȘTE TOATE CALCULELE

Candidatura Münchenului, ca oraș gazdă a acestor Jocuri Olimpice de vară, s-a pus încă în 1966. Domnii Willy Daume, președintele comitetului olimpic din R.F.G., și Hans Johan Vogel, primarul ora-



Pista nautică de la Kiel

șului, au relevat, după pronunțarea hotărîrii Comitetului olimpic internațional, că suma totală a cheltuielilor care vor fi necesare în vederea amenajărilor nu va putea să depășească 450 de milioane de mărci. „A fost o mare naivitate — conchide astăzi dl. Roth, secretar al centrului de informații de pe lîngă Comitetul olimpic vest-german. După începerea lucrărilor, ne-am trezit ca în fața unui bulgăre de zăpadă care, pe măsură ce se rostogolea, se augmenta mereu, ajungînd, la un moment dat, să ne pună în derută. Ultima cifră a cheltuielilor ocazionate de operațiile pregătitoare trece de 2,2 miliarde mărci, deci de patru ori mai mult decît se stabilise inițial și credem că nu ne vom putea încadra nici în acest barem". Această mică destăinuire este departe de a îmbrăca un caracter pur pecuniar. Ea indică, fără putință de tăgadă, nu numai amploarea unor eforturi care se presupun implicit în asemenea conjuncturi, ci și profunzimea și seriozitatea cu care au înțeles să-și interpreteze rolurile organizatorii Olimpiadei '72. Cu toate acestea vom fi martori, după cît se pare, la o încercare de a demitiza ceea ce se înțelegea, în genere, pînă acum prin jocuri olimpice. Reprezentanții forurilor organizatoare ne-au împărtășit temerea că montarea unor asemenea manifestări tinde să ia o turnură îngrijorătoare, predilecția spre gigantism avînd repercusiuni asupra caracterului însuși al sportului, redus adesea la dimensiunile unui accesoriu într-un angrenaj copleșitor. În consecință, preocuparea gazdelor, materializată într-un

Machetă înfățișînd uriașul sistem de baze sportive din München

efort financiar de dimensiunile celui arătat, va ceda mai puțin tentației proporțiilor orbitoare și se va concentra asupra a ceea ce se numește conținut, deci calitate în materie de confort pentru participanți, în materie de dotare a amenajărilor sportive și a serviciilor aferente.

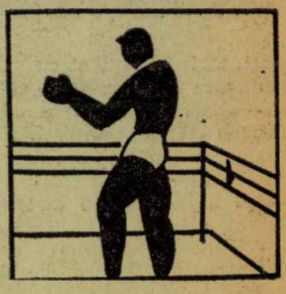
prospectele tipărite, ca un fel de motto la activitatea, cu adevărat debordantă, consacrată preparativelor. Sportul integrat în natură. Sportul suport al umanismului. Sportul și arta. Sportul ca mijloc de reducere a distanței dintre oameni. Sportul-cadru de înțelegere și de înfrățire între popoare. Iată tot atîtea idei generoase

Două dintre mascotele ce vor fi „prezente" printre participanți la Olimpiadă

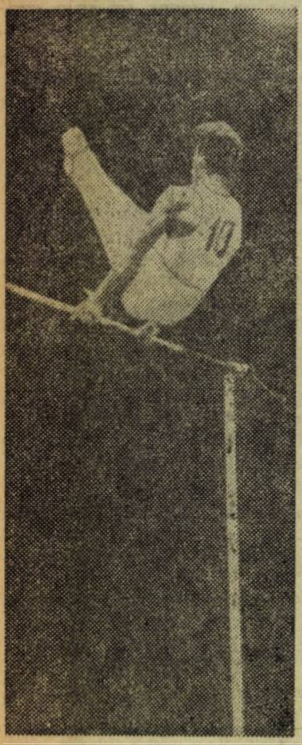
TOTUL ESTE MĂSURAT, GÎNDIT, HOTĂRÎT

Nu este lipsit de interes să enunțăm, în această ordine de idei, cîteva din principiile după care par a fi călăuziți organizatorii actualei Olimpiade. Formulate succint, sub forma unor aforisme, aceste deziderate figurează, de altfel, pe toate care nu pot să nu întrunească adeziunea fiecăruia dintre noi. Important este însă să urmărim cum anume își găsesc reflectarea aceste țeluri în acțiunile concrete întreprinse de autoritățile vest-germane pentru întîmpinarea Jocurilor Olimpice.

Îndată după ce alegerea a căzut asupra Münchenului, organizatorii au inițiat un concurs internațional pentru cel mai bun proiect de complex sportiv, capabil să satisfacă exigențele și aspirațiile unei olimpiade orientată în spiritul de care am luat cunoștință. Au candidat zeci de nume sonore. Juriul instituit a căzut în cele din urmă de acord că cele mai bune însușiri le întrunește proiectul prezentat de arhitectul Günther Benisch din Stuttgart. Pe baza ideilor acestuia s-a început amenajarea unui stadion olimpic cu 80 000 de locuri. Remarcați: numai 80 000!... Nu fără umor, dl. Roth, care ne-a furnizat majoritatea datelor, utilizate în acest reportaj, ne-a spus că, la auzul acestui fapt, multe federații naționale au suferit un mic șoc. Cum numai 80 000? S-au făcut, evident, presiuni, pentru ca hotărîrea să fie schimbată, dar gazdele au rămas de neclintit. Astfel conceput, terenul principal va găzdui întrecerile atletice, finala turneului de fotbal precum și Premiul națiunilor la călărie. Un element cu totul nou, mai exact o premieră mondială — și aici intervine ceea ce spuneam mai înainte privitor la calitatea amenajărilor — îl va constitui acoperișul terenului. Conceput ca un cort și realizat sub forma unei plase fine de oțel și de plexiglas, acesta va fi menținut la înălțimea cuvenită prin pomparea continuă de aer comprimat. Avantajele sale sînt multiple. El are nu numai un rol proteguitor pentru spectatori, în caz de ploaie și de alte intemperii, ci prezintă particularitatea de a oferi o lumină egală ca



intensitate pe întreaga suprafață a terenului, ceea ce va conferi transmisiilor televiziunii condiții, cu drept cuvînt, excepționale. Am stăruit mai mult asupra acestei piese principale a complexului, întrucît ea va fi arena pe care se vor consuma principalele evenimente olimpice. Asta nu înseamnă însă că celelalte verigi cuprinse în proiectul Benisoh prezintă mai puțin interes. La München, în același cadru, a fost construită și o hală capabilă să adăpostească 11 000 de



spectatori și unde se vor desfășura întrecerile de volei și — posibil — și cele de baschet și de handbal. Un bazin de înot, înconjurat de tribune în care pot încăpea pînă la 8 000 de spectatori, este și el pe cale de a fi finisat. În prezent orașul dispune de un stadion de iarnă pentru hochei și patinaj. În 1972, prin cîteva mici retușuri și adăugiri, această arenă își va schimba

destinația, găzduind turneul de box și întrecerile de hochei pe iarbă. În sfîrșit, lanțul bazelor de sport este completat de un velodrom în tribunele căruia vor putea să ia loc în jur de 5 000 de amatori de ciclism. O grijă excepțională s-a acordat satului olimpic. Construcțiile ridicate aici sînt destinate să cuprindă 12 000 de oameni, respectiv 9 000 de sportivi și 3 000 de oficiali. În incinta satului va funcționa și centrul de presă; sînt așteptați să sosească în jur de 400 de ziariști sportivi pentru fiecare fiind pregătită o cameră separată, cabine speciale de transmisie.

Münchenul însă nu monopolizează întrecerile. Fazele preliminare ale turneului de fotbal se vor desfășura în cîteva orașe ale R.F.G. — nedesemnate încă — la fel ca și întrecerile din serii la handbal. O importantă misiune revine orașului Kiel. Acest port nordic beneficiind de excelente instalații de coastă, va găzdui concursurile de yahting precum și slalomul nautic, o noutate absolută în fizionomia generală a olimpiadelor. Ceea ce mai e de notat, rămîne faptul că, potrivit angajamentelor luate de organizatori, la 31 decembrie 1971, toate amenajările vor fi puse la punct, cum se spune la cheie. Și încă un amănunt care ne privește de data aceasta în mod direct: la ridicarea construcțiilor olimpice, țara noastră a luat parte nemijlocit, punînd la dispoziția gazdelor nu numai ingineri experimentați ci și o serie de materiale, între care piatra albă extrasă din carierele din nordul Dobrogei s-a bucurat de excelente aprecieri.

PELERINI MODERNI DAR... FĂRĂ AUTOMOBILE

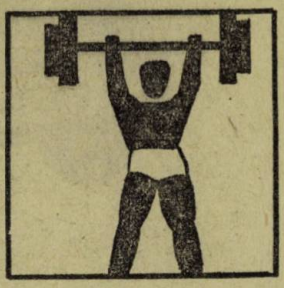
Una dintre cele mai complicate probleme care a trebuit să fie soluționată încă în această perioadă premergătoare desfășurării jocurilor, se referă la circulația în München și în incinta bazelor sportive pe perioada celor două săptămîni olimpice. Calcule estimative au arătat că în cele 15 zile de vîrf se vor concentra aici nu mai puțin de 22 milioane de persoane, populația unei țări mijlocii. E lesne de înțeles la ce dificultăți se pot expune organizatorii dacă nu prevăd din timp măsuri eficiente, capabile să evite aglomerările. De aceea, în prospectul întocmit și răspîndit în toate țările, se specifică — drept condiție sine qua non a admiterii în sanctuarul olim-

pic — renunțarea la automobil, ca mijloc de locomoție. Din capul locului, se exclude astfel posibilitatea ca orașul să-și sufoce terenurile de parcare, și așa

solicitate la maximum. Așadar, turiștii, acești pelerini moderni, vor fi deposedați de principalul lor atu — automobilul. O mică reconsiderare, deci, pe perioada Olimpiadei: vor reveni la modă tramvaiul, autobuzul, vechile și încercatele mijloace de circulație. O altă problemă, nu mai puțin nevralgică, privește distribuirea biletelor. Pentru a se evita specula, ajunsă la proporții alarmante cu alte prilejuri similare, organizatorii au recurs la un sistem pe cît de simplu pe atît de ingenios: în întreaga țară gazdă, atribuirea de bilete s-a făcut prin tragere la sorți cu participarea tuturor solicitanților. Cu foarte mare grijă s-a procedat, de asemenea, în ceea ce privește repartizarea cotelor cuvenite federațiilor naționale.

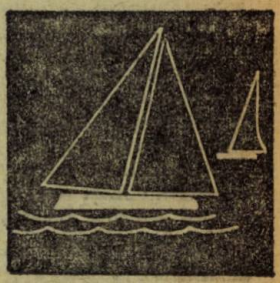
PRELUDII... PRELUDII

Pentru a verifica modul în care funcționează angrenajul organizatoric conceput pentru servirea olimpiadei, forurile sportive vest-germane, evitînd ceea ce înainte se numeau săptămîni preolimpice, au procedat la instituirea unor jocuri-test. Întreceri de volei și turnee de box, reuniuni atletice și concursuri de yahting... Toate aceste preludii au demonstrat că



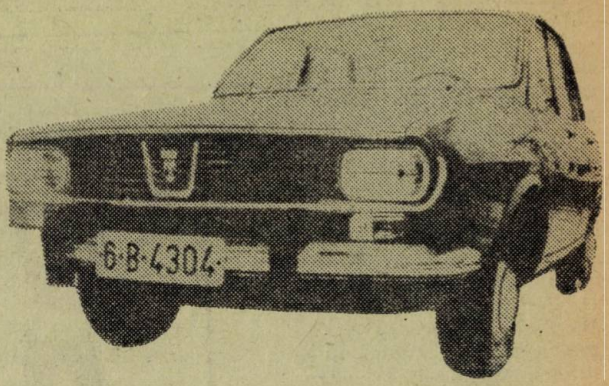
Olimpiada a XX-a, jubiliară, este așteptată nu numai cu un uriaș interes, ci și cu un program de pregătire intensă de către toți sportivii lumii. Este semnificativ și încurajator pentru noi să constatăm în această atmosferă suprasaturată de preparative, o angajare plenară a tuturor valorilor sportive de care dispunem la ora actuală. Nu vom repeta lucruri cunoscute, dar vom reține seriozitatea cu care își gîndesc antrenamentele atleți de talia Corneliei Popescu, Argentinei Menis, Liei Manoliu, Carol Corbu, Vasile Sărucan, boxeri cu renume cum sînt Calistrat Cuțov, Vasile Antoniu, Alec Năstac și Ion Monea, canotori cunoscuți pe toate meridianele ca Patzaikin și Covaliov, trăgători de elită ca Virgil Atanasiu și Ștefan Tripșa, voleibaliștii și handbaliștii, scrimerii și cicliștii. Toată această febră care mobilizează resursele și valorifică potențialul cel mai bun este de natură să ne îndreptățească a aștepta, ca și la trecutele olimpiade, o comportare corespunzătoare a tricolorilor, pe măsura posibilităților de care dispun și a dragostei ce le-o acordă publicul nostru sportiv.

Intrăm în anul Olimpiadei. La München sînt așteptați să sosească solii sportivi ai popoarelor din întreaga lume. Acești tineri eliberați de prejudecăți și dornici să se întreacă în luptă dreaptă, după conceptul formulat atît de înțelept de către latini „citius, altius, fortius", vor proba, dincolo de performanțele sportive, că lumea contemporană este însetată de pace, de dorință de înțelegere și apropiere. Pentru fiecare dintre ei, un viu



memento va fi însuși cadrul în care se întîlnesc. Centrul manifestărilor sportive îl constituie Olimpia Berg, mic promontoriu înălțat pe ruinele clădirilor distruse de bombardamente la sfîrșitul celui de-al doilea război mondial. În acest univers în care fiecare arteră de circulație va purta numele unei celebrități olimpice, fiecare tînăr va trebui să se impregneze de spiritul olimpic, spiritul conlucrării popoarelor întru slujirea marilor și adevăratelor valori ale culturii și civilizației.

CE ESTE NOU ÎN CIRCULAȚIA RUTIERĂ



Colonel
VICTOR BEDA

Ce a adus nou anul 1971 în circulația rutieră? Este vorba în primul rînd de un spor însemnat de autovehicule, parcul național auto crescînd cu peste 10%. Bineînțeles că acest factor, concomitent cu sporirea ritmului de folosire a auto vehiculelor (în special a celor grele) nu a întîrziat să-și pună amprenta asupra traficului rutier, care, îndeosebi pe anumite artere, a fost mult mai aglomerat.

Dacă privim harta densității traficului pe drumurile noastre naționale, grosimea drumurilor indicînd gradul de densitate a circulației pe arterele rutiere, avem imaginea unor linii puternic îngroșate reprezentînd căile de penetrație în Capitală și în marile orașe, drumurile internaționale, în special sectorul București — Brașov—, Sibiu — Alba Iulia — Cluj, Ploiești — Buzău — Focșani — Bacău etc., București — Constanța, precum și arterele din apropierea marilor obiective industriale.

În anul 1971 s-au întreprins primele măsuri de largă anvergură pentru facilitarea traficului către zonele turistice importante — măsuri primite cu deosebită satisfacție de participanții la circulație —, interzicerea circulației autocamioanelor în lunile de vară, în zilele de simbătă și duminică, pe drumurile București — Brașov și București — Constanța. Traficul a căpătat un plus însemnat de fluență, au dispărut în mare măsură periculoasele „pachete" de mașini, a crescut ritmicitatea circulației, paralel cu viteza medie de deplasare a autovehiculelor și, ceea ce este deosebit de important, deplasările pe arterele susmenționate au devenit mult mai puțin obositoare pentru conducătorii autovehiculelor. Într-un cuvînt, rezultatul acțiunii: confort sporit, circulație mai sigură. Ar fi greșit să conchidem că de rezultatele acestei măsuri s-au bucurat numai șoferii amatori. Și pentru conducătorii auto profesioniști nu era o plăcere să se deplaseze pe drumuri arhiaglomerate, la volanul unor autovehicule avînd caracteristici în totală discrepanță cu cele ale covîrșitoarei majorități a mașinilor ce se deplasau pe șosea și care formau cozi interminabile în spatele autovehiculelor grele.

Un test al unui institut de expertiză tehnică din Köln a stabilit că majoritatea conducătorilor auto conduc seara mai prost decît dimineața. De asemenea, că munca intelectuală are o influență defavorabilă asupra capacității de conducere într-o măsură mai mare decît cea fizică.

Aceste măsuri au contribuit la mai buna rînduială a transporturilor în întreprinderi și la întărirea disciplinei, ținînd seama că, în condițiile cînd nu exista

această restricție, numeroase curse pentru transporturi de importanță cu totul secundară (care puteau fi efectuate și în alte zile) erau nu numai neeconomice, dar și extrem de periculoase. Bineînțeles că s-a permis și se va permite și în viitor (în perioada de aplicare a restricțiilor), ca o excepție — efectuarea transporturilor de muncitori, de mărfuri alterabile sau alte transporturi de importanță deosebită.

Creșterea traficului, mărirea gradului de aglomerație pînă la circulația în coloană disciplinizează participanții la trafic și exclude aproape în totalitate pericolul accidentelor grave. Pare paradoxal, dar aceasta este concluzia la care au ajuns organele de miliție, cînd au făcut bilanțul evenimentelor rutiere pe drumul București — Brașov, unde în multe duminici de vară se circula „bară de bară".

Un alt element inedit al anului 1971 a fost apariția unei presemnalizări moderne de orientare. Panourile mari luminoase de pe litoral, Brașov, Sibiu (ne pare rău că nu putem vorbi același lucru despre București), au reprezentat nu numai o facilitare a deplasării turiștilor (nevoiți în trecut să se oprească la fiecare intersecție principală pentru informație), dar și o contribuție deloc lipsită de importanță la înfrumusețarea magistralelor rutiere și în general a orașelor. Pentru anul viitor se prevede instalarea unor asemenea panouri în numeroase localități străbătute de căi rutiere importante.

În cîteva orașe din țară a putut să fie întîlnit modernul indicator „STOP" de formă octogonală care urmează să fie introdus în noul „STAS" de semnalizare rutieră. De menționat că acest indicator prezintă un plus de funcționalitate putînd să fie cu ușurință „citit" de pe verso. Trebuie să subliniez că actualul indicator „STOP" are aceiași formă rotundă ca indicatoarele de sens obligatoriu, poate să fie ușor confundat de pe verso cu indicatoarele: „la stînga", „la dreapta", „înainte" etc. Aceasta este rațiunea pentru care indicatorul „STOP" de formă octogonală a fost introdus în semnalizarea rutieră internațională.

La Politehnica din Viena s-a studiat, prin metode statistice, pe un calculator electronic, legătura între presiunea atmosferică și frecvența accidentelor. S-a stabilit astfel că în zilele cu o presiune atmosferică sub 735 mm, numărul accidentelor este mai ridicat cu 20—30% decît în cele cu presiunea peste 740 mm. S-a mai constatat că, pe măsura creșterii temperaturii, frecvența accidentelor suferă o ușoară urcare, ca și în cazul umidității atmosferice.

Drumurile noastre au fost în acest an mai bine și mai complet marcate. Există o experiență în acest domeniu care își spune cuvîntul. Asimilarea în țară a mașinilor de marcat — un număr de județe lucrează de pe acum cu mașini de fabricație românească — deschide largi perspective pentru realizarea marcajelor, în timp util, pe toate arterele modernizate. Pentru anul viitor se preconizează începerea aplicării marcajelor laterale, măsură care va conferi un plus de siguranță și confort drumurilor noastre. Curbele, în special, în timpul nopții vor fi mai evidente, iar pe vreme de ceață păstrarea direcției nu va mai reprezenta o problemă.

Vor trebui, bineînțeles, înlăturate unele greșeli în efectuarea marcajelor. Este vorba în special de locurile periculoase: vîrfuri de pante, curbe strînse, fără vizibilitate, unde, în mod eronat, se aplică încă marcaje discontinui. Consecința cea mai gravă este, bineînțeles, pierderea încrederii participanților la traficul rutier în marcaje, banalizarea lor. Schițele de marcare care vor fi întocmite pentru fiecare arteră rutieră, încă în lunile de iarnă și supravegherea cu atenție de către specialiști a efectuării lucrărilor va avea darul să înlăture complet erorile de soiul acesta.

Printr-un plus de efort, organele de specialitate din Ministerul Transporturilor și

Potrivit revistei asociației automobiliștilor britanici, o femeie la volan are o șansă din zece de a produce un accident în primul an de conducere, în timp ce bărbatul are șanse de cinci ori mai mari. Aceasta ar decurge din trăsăturile caracteriale — răbdare, prudență, grijă... maternă, —proprii sexului feminin. De altfel, în Marea Britanie 56% din conducătorii auto sînt femei.

O opinie complet diferită au francezii. Astfel, potrivit unor studii ale organizației naționale franceze pentru securitatea rutieră, femeile sînt implicate cu 27% mai mult decît bărbații în coliziunile rutiere, determinîndu-se o periculozitate a producerii acestora cu 50% mai mare față de bărbați. De altfel, un umorist francez spunea că atunci cînd o femeie șofer semnalizează la dreapta, ea are intenția de a merge la stînga, deși nici asta nu este sigur.

Un punct de vedere apropiat este susținut prin statisticile elaborate în S.U.A., unde femeile provoacă cu 20% mai multe accidente ziua și cu 45% mai multe noaptea.

Explicația? Tot prin trăsături caracteriale, de structură psihică, dar și fizică. Astfel, mai puțin curajoase, timorate, excesiv de prudente, emotive și mai puțin îndemînatice, în condițiile circulației „îndrăcite", femeile reacționează greșit în situații grave, frînînd cînd ar trebui să accelereze și invers!

Telecomunicațiilor ar putea, credem, să înceapă aplicarea marcajelor reflectorizante, în primul rînd pe marile magistrale. Asemenea marcaje care nu se... „tem" de ploaie și ceață reprezintă o cerință stringentă a traficului rutier.

Un alt element inedit în peisajul rutier: rampele pentru verificarea tehnică a automobilelor. Deocamdată doar în număr de 80 rampele vor deveni o amenajare obișnuită pe drumurile noastre naționale și județene. În același timp, locuri unde fiecare automobilist își poate verifica mașina și puncte de control tehnic permanent ale miliției, rampele s-au dovedit a fi o instalație extrem de utilă pentru siguranța circulației. Va trebui ca organele de drumuri sau stațiile PECO să preia în administrare aceste amenajări, să se ocupe de întreținerea lor (care nu reprezintă o problemă deosebită) și să perceapă chiar o taxă minimă în cazul cînd sînt folosite de automobiliști.

Așa-zișii parapeți de tip greu — buni la vremea lor, împiedică ce-i drept mașinile să cadă în prăpastie, dar vai de mașini și îndeosebi de cei din mașină! Mai prost este însă că în unele locuri periculoase lipsesc și aceștia. Soluția: înlocuirea anacronicilor parapeți din zid cu suplele glisiere metalice care nu numai că împiedică (la coliziunile sub un anumit unghi) ezectarea autovehiculelor din partea carosabilă, dar după coliziune le readuc pe spațiul carosabil, autovehiculele fiind protejate contra deformărilor puternice. Bineînțeles că începerea montării glisierelor la periferia acostamentelor drumurilor ar spori considerabil siguranța circulației, ar salva multe vieți. Fabricarea primelor glisiere românești la Galați — și posibilitatea lărgirii producției de glisiere reprezintă o perspectivă îmbucurătoare pentru rețeaua noastră rutieră.

Ar fi încă multe de spus despre măsurile care vor fi luate în anul 1972 pentru facilitarea și modernizarea traficului rutier. M-am limitat la cîteva din aspectele cele mai stringente ale acestor probleme.

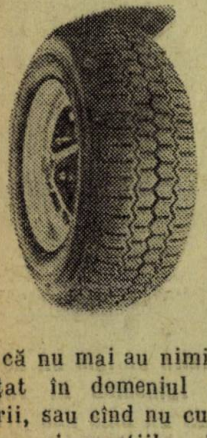
Această scurtă prezentare ar fi incompletă însă fără o referire la cei de care depinde în cea mai mare măsură siguranța circulației: șoferii. Consider oportun să remarc faptul că noi avem în general un corp de conducători auto cu o modestă experiență în conducere. Or, este cunoscut că abia după parcurge-

Se apreciază că la sfîrșitul anului 1971, numărul de autovehicule aflate în circulație se va apropia de 300 milioane, anual producîndu-se peste 40 milioane de autovehicule, într-un ritm crescînd de la an la an. Potrivit unor date prezentate de secretarul general al O.N.U., în anul 2 000 este posibil să se ajungă aproape la două miliarde și jumătate de autovehicule!

rea a cel puțin 50.000 de km. se poate vorbi de un început de fixare a reflexelor, de o oarecare experiență în conducerea autovehiculelor.

În prezent, accidentele rutiere ocupă locul trei în ierarhia cauzelor mortalității în lume, după bolile cardio-vasculare și cancer, atrăgîndu-și astfel sinistrele supradenumiri de „cancer al șoselelor" și „maladia secolului XX".

Acestor nu prea dibaci șoferi le stau la îndemînă autovehicule cu performanțe superioare — care dezvoltă viteze ridicate, mașini ușor de stăpînit și sigure în mîna unor șoferi îndemînatici, care își dau seama de răspunderea ce o poartă la volan, dar periculoase în mîna unor oameni de bună credință, care nu sînt conștienți de nenorocirile deosebit de mari ce le pot crea pentru ei și pentru ceilalți, atunci cînd



cred că nu mai au nimic de învățat în domeniul conducerii, sau cînd nu cunosc mașina și reacțiile ei în diverse situații. Contradicția a generat și generează din păcate destule drame. Dacă e să vorbim în graiul sec al cifrelor, aceasta este explicația procentului de peste 20% de accidente datorate pierderii controlului volanului, soldate cu zeci și sute de morți și răniți. Lipsa centurilor de siguranță, existența în imediata apropiere a șoselelor a lizierelor de pomi amplifică bineînțeles consecințele unor asemenea întîmplări.

De aceea mi-aș permite să dau șoferilor noștri cu mai puțină experiență un sfat: învățați treptat, conducînd cu prudență, dar în orice condiții de timp, cum se comportă mașina dv.; nu încercați să aflați tot ce poate da autovehiculul căci vă puteți pomeni în situații fără ieșire.

Căutați întotdeauna să ghiciți intențiile celorlalți participanți la circulație și să fiți oricînd pregătiți să *evitați o situație periculoasă creată de ei.*

Nu uitați: un adevărat șofer nu numai că circulă deosebit de corect, dar se pricepe și cum să prevină accidentele în care ar putea fi implicat din cauza imprudenței altora.

În încheiere, cîteva cuvinte despre excesul de viteză, care se menține în continuare pe locul I în ierarhia cauzelor accidentelor. Pînă nu de mult, stabilirea exactă a vitezei de deplasare a unor autovehicule era o problemă relativă și riscantă: relativă, ținînd seama de nivelul tehnic al mijloacelor folosite (îndeosebi vitezometrul autovehiculelor de control ale miliției) și riscantă pentru că echipajele de suprave

Alcoolul constituie „cauza nr. 1." a accidentelor rutiere. O treime din accidentele mortale sînt produse în urma erorilor de conducere datorate tulburărilor de vedere. Trei pahare de țuică reduc vederea cu 34 la sută după o oră de la ingerare. 0,4 la mie alcool în sînge reduce capacitatea de diferențiere a culorilor cu 40 la sută, iar riscul de producere a accidentelor se dublează! La 1,4 la mie alcool în sînge, riscul accidentelor crește de 54 de ori!

ghere a circulației trebuiau să gonească pentru a ajunge din urmă contravenienții.

Avem acum peste tot, în toate județele, aparate ultramoderne: radar — care dispun de o mare mobilitate și eficiență în depistarea abaterilor de acest gen.

Debutul echipajelor înzestrate cu aparate radar în

Statisticile atestă că omul între 35—44 ani conduce cel mai sigur. Un tînăr între 18 și 24 ani, prezintă un risc de implicație în accidente de două ori mai mare decît cel de 35—44 ani, iar un om de peste 65 de ani de 3,4 de ori.

După creșterea unui mare număr de cazuri, cîțiva specialiști din R.F. a Germaniei au ajuns la concluzia că muzica are o influență negativă asupra atenției la peste 70% din conducătorii auto, care circulă în oraș.

S-a calculat că probabilitatea de supraviețuire într-un accident este de zece ori mai mare la cei care folosesc centuri de siguranță. Riscul unei răniri grave este cu 64% mai mare la cei care nu poartă centura de siguranță, au stabilit cercetătorii Universității din Nord Carolina (S.U.A.) La aceeași concluzie au ajuns și cercetătorii europeni.

lupta contra excesului de viteză este mai mult decît promițător. Succesul nu constă atît în depistarea și sancționarea unui număr mare de contravenienți, cît în „psihoza" tradusă în cuvintele „Atenție la radar" creată în rîndul automobiliștilor.

Radarul, tachograful, trafipaxul ne vor ajuta fără îndoială în anul 1972 să determinăm scăderea substanțială a accidentelor datorate vitezei, dar cea mai mare contribuție la sporirea siguranței circulației o va aduce creșterea conștiinței participanților la traficul rutier.

FOTOGRAFIILE CITITORILOR NOȘTRI

Tinerețe
Foto: TEREZIA GAAL, Timișoara

Bucurie
Foto: CRISTEA CHESARU București

PREPARAȚI CEAIUL CORECT?

Pentru opt pahare de ceai se folosește un litru de apă. Se va pune în fiecare pahar cîte o lingură de zahăr, peste care se va turna puțină apă fiartă. Separat se fierbe litrul de apă. Se pune în ceainic cantitatea de ceai dorită (în medie cam patru pungulițe) și se varsă peste el apa fiartă. Ceainicul, astupat, se lasă astfel cinci minute. Se umplu cu cuburi de gheață paharele și se toarnă peste ele ceaiul astfel preparat.

Ceaiul este cea mai consumată băutură din lume. „Beția mondială a ceaiului" duce la un consum anual de 1 100 000 de tone de frunze de ceai. „Traduse" în unități de desfacere această cantitate înseamnă un consum de 14 000 de cești de ceai în fiecare secundă, pe tot globul. Cei mai mari consumatori de ceai sînt englezii — 6 ceaiuri, zilnic, de fiecare locuitor. Producția cea mai mare de frunze de ceai o dă India — 375 000 de tone pe an.

ȘTIȚI CE CONȚINE CAFEAUA?

Sînt două feluri de cafea: robusta și arabica. O ceașcă de robusta conține: 136 mg săruri minerale diverse, 100 mg potasiu, 12 mg sodiu, 2mg calciu, 1—2 mg vitamina PP și 0,15 gr. cafeină. Cafeaua arabica are numai 0,06 gr. cafeină. Ceașca la care se referă aceste cantități se face din 6 grame de cafea măcinată. Cum unor oameni cafeina — principalul constituant activ al cafelei — le dă tulburări cardiace, palpitații și nervozitate, se recomandă limitarea consumului la o singură ceașcă de cafea pe zi. O ceașcă de cafea este egală cu o doză terapeutică obișnuită de cafeină.

ÎNȘELĂTOAREA BĂUTURĂ

Patria de origine a șampaniei este Franța, unde se fabrică de mai bine de patru sute de ani. Astăzi băutura aceasta este cunoscută în toată lumea, consumul anual fiind de peste optzeci de milioane de butelii (dintre care un sfert se desface numai în Franța). Din letopisețul lui Ion Neculce aflăm, între altele, și data cînd a fost cunoscută la noi, pentru prima dată, această băutură. veleatul 7219, adică în anul 1710, cînd Rusia „a pornit război împotriva împărăției otomanicești". Ne spune cronicarul: „Atunci marele Petru Alecsievici, împăratu Moscului, trecînd Prutul au venit drept la tîrgul Iașilor, împreună cu împărăteasa lui, anume Ecaterina". Dumitrașcu Vodă, domnitorul Moldovei, l-a primit cum se cuvenea pe împărat, care a stat la Iași trei zile," apoi au tras la tabăra pe care o avea pe Prut, chemînd acolo și pe Domn, și pe boierii săi, și cu ei au șezut la masă și i-au cinstit bine și frumos și mai pre urmă ne-au închinat singur împăratul cu niște vin de al lui de la franțuzi, care îndată cum au băut cum au mărmurit cu toții de beți bînd din acel vin, și n-au mai știut cum au dormit într-acea noapte și domnul și boierii". Nu putea fi vorba, bineînțeles, decît de șampanie, căci numai ea putea face un astfel de prăpăd.

SENZAȚIONALA AFACERE A COLIERULUI MARIEI ANTOINETTA

— O ESCROCHERIE RĂSUNĂTOARE ȘI UN SCANDAL PUBLIC — UN ȘIRAG DE DIAMANTE DE APROAPE 2 MILIOANE LIVRE ȘI... ZECI DE ANI DE TEMNIȚĂ GREA — SOȚIA LUI LUDOVIC AL XVI-LEA COMPLICE?

Printre escrocheriile senzaționale, consemnate în istoria judiciară a lumii și care au uluit prin îndrăzneala lor, aceea a colierului reginei Maria-Antoinetta a făcut să curgă valuri de cerneală. Încă și azi, cînd toate documentele sînt cunoscute și cînd avem la dispoziția noastră zeci și zeci de publicații care pomenesc despre această afacere răsunătoare, istoricii nu sînt de acord asupra adevăraților vinovați.

Desigur că personajele importante care au intrat în joc au făcut ca această senzațională infracțiune penală să atîte, pe de o parte, curiozitatea publică și, pe de alta, să treacă din domeniul judiciar în cel politic, antrenînd urmări dintre cele mai grave.

Într-adevăr, în această escrocherie au fost implicați, nici mai mult, nici mai puțin decît Maria-Antoinetta, soția lui Ludovic al XVI-lea și prințul cardinal Edouard de Rohan, arhiepiscopul Strassbourgului.

Prințul era un monden, puțin frivol, care, atît în castelul lui din Saverne, cît și în palatul său din Paris primea mereu musafiri. Numit ambasador al Franței la Viena, el nu reușise să-și îndeplinească misiunea, căci fastul și mondenitatea lui displăcuse împărătesei Maria-Thereza, care reușise să-i transmită această antipatie și fiicei ei, Maria Antoinetta. Căzut îndizgrație, prințul — care era un mare ambițios — era foarte afectat că-i țînut departe de palatul suveranilor. Dar el nu era numai ambițios, ci și grozav de naiv, așa că așazisei contese Jeanne de La Motte nu-i fu prea greu să-l facă să creadă că ea e în stare să-l împace cu regina.

Dar, o mică paranteză : înainte de a înfățișa intriga țesută cu atîta abilitate de această „contesă", să v-o prezentăm în cîteva cuvinte.

O audiență secretă în parcul Versailles

Jeanne de La Motte era fiica lui Jacques de Saint-Remy, baron de Luze și de Valois, descendent în linie directă al unui copil natural legitimat al lui Henric al II-lea și al fetei portarului castelului său, pe care el o sedusese, lăsînd-o cu mai mulți copii. După moartea soțului ei, văduva, complet sărăcită, nu se mai ocupă de copiii ei, care fură siliți să cerșească pe străzi. Astfel a întîlnit-o marchiza de Boulainvilliers pe Jeanne și, fiindu-i milă de ea, a dus-o la abația din Longchamp, spre a-i completa educația. Fire aventuroasă, Jeanne a părăsit curînd mănăstirea și, cunoscînd un tînăr ofițer de jandarmi, La Motte, se mărită cu el, atribuindu-și amîndoi titlul de conte și contesă. Dorind să pătrundă neapărat la curte, tînăra pereche trăia pe picior mare, dar numai din expediente. Cum această situație nu se putea eterniza însă, „contesa" se gîndi să-și mărească influența, folosindu-se de prestigiul

lui Rohan, pe care îl cunoscuse cu puțin înainte. Îl făcu deci să creadă că ea îl va putea împăca cu Maria-Antoinetta.

Desigur, prințul era foarte naiv dînd crezare făgăduielilor „contesei", dar scuza lui este că nici n-o cunoștea bine și, mai ales, că Maria Antoinetta, preocupată doar de plăcerile ei, trăda o mare ușurătate în privința relațiilor. Risipa cu toaletele și bijuteriile, o făcuse să admită în anturajul ei, la jocurile de cărți, o mulțime de oameni suspecți, pe care regina nu-i cunoștea, dar care pretindeau că sînt intimii ei. Șarlatanii profitară de această situație ca să facă fel de fel de escrocherii. Așa, de pildă, o doamnă Cahouet de Villers, care pretindea că a fost amanta lui Ludovic al XV-lea, confecționă niște scrisori false ale reginei, cu ajutorul cărora escroacă un bijutier și un nobil, deținător al monopolului impozitelor. Afacerea fiind descoperită, ea fu închisă la Bastilia. Altă intrigantă, care se intitula ba contesă, ba marchiză du Pont-de-La-Motte, și care reușise într-adevăr să pătrundă uneori în saloanele reginei, făcu și ea cîteva escrocherii în numele ei, fiind și ea apoi întemnițată.

Contesa de La Motte lua și ea parte la jocurile de cărți ale reginei? Faptul nu-i dovedit, dar nu era imposibil. În orice caz, este sigur că ea reușise să se introducă în palat, căci în ianuarie 1784, descendenta familiei de Valois obținu să i se mărească pensia de la 800 la 1 200 livre, pensie pe care o obținuse încă de pe vremea cînd se afla la abația din Longchamp, unde nu erau primite decît fetele din înalta societate, cărora li se da, din caseta regelui, o pensie de 800 livre. Folosind tocmai această situație cu care, firește, se lăuda pretutindeni, ea îl făcu pe Rohan să creadă că-l va putea împăca cu suverana lui, asigurîndu-l că-i va obține o audiență secretă în parcul Versailles.

Zis și făcut! În noaptea de 11 august 1784, ea îl conduse pe Rohan într-un boschet din Versailles unde îl aștepta, pe o bancă, regina. Cel puțin așa credea prințul. În realitate, era vorba de o prostituată, care aducea puțin cu regina și pe care „contesa" de La Motte o îmbrăcase cu o rochie care semăna cu una purtată de Maria-Antoinetta. Grozav de emoționat, prințul de Rohan se apropie de aceea care credea că-i regina, se închină pînă la pămînt și-i sărută poala rochiei. Dar cînd să înceapă să vorbească cu ea, Rétaux de Villete — secretarul și amantul contesei — care juca rolul valetului, se repezi în boschet spunînd, cu răsuflarea tăiată:

— Plecați repede, repede! Vin monseniorul conte și doamna contesă d'Artois!

Pseudo-regina fugi într-o parte, „contesa" îl trase de mînă pe Rohan într-altă parte.

Din această clipă, Rohan era pierdut. Mîndru că s-a împăcat cu regina, el deveni în mîinile „contesei" un om orb și fără apărare. În ziua de 21 august, ea îi extorcă 50 000 de livre pentru ca regina „să poată ajuta o familie de gentilomi căzută în mizerie". Datorită acestui „împrumut" și a altor cîtorva, care au urmat, cuplul La Motte își cumpără o casă splendidă la Bar-sur-Aube și făcu o vilegiatură la Charonne. Ca să-i înșele eventualele temeri, „contesa" îi arătase prințului cardinal cîteva scrisori false ale Mariei-Antoinetta, scrise de Rétaux, pe o frumoasă hîrtie chenăruită cu albastru. Dar acesta era doar începutul: marea escrocherie se pregătea în culise.

O sumă imensă pentru un colier și o escrocherie tot atît de enormă

Doi bijutieri asociați, Böhner și Basserge, reușiseră să strîngă, după mai mulți ani, un număr mare de diamante, din care confecționaseră o parură de o mare bogăție. Speraseră să vîndă colierul lui Ludovic al XV-lea pentru favorita lui, contesa du Barry, dar moartea

regelui îi sili să renunțe la acest proiect. Propus apoi curții regale spaniole, giuvaierul fu socotit prea scump. În 1774 fusese prezentat lui Ludovic al XVI-lea, dar cum bijutierii cereau pe colier 1 600 000 livre — sumă enormă pe vremea aceea — monarhul francez refuză să-l cumpere, din cauza situației proaste a finanțelor sale.

Pe la sfîrșitul anului 1784, „contesa" de La Motte aflînd de existența acestui colier, se gîndi imediat la o escrocherie. În ziua de 29 decembrie, ea intră în magazinul bijutierilor și, lăsîndu-i să creadă că ar fi o intermediară a reginei, ceru să-i se arate colierul. La 21 ianuarie 1785 reveni, spunînd bijutirilor că Maria-Antoinetta e dispusă să cumpere colierul, prin intermediul unui mare nobil. În același timp, comunică prințului Rohan că Maria-Antoinetta îl însărcinează, în mare taină, să achiziționeze colierul, pe care ea îl va plăti apoi în rate. La 24 ianuarie, Rohan se duce la bijutieri și-i anunță că le cumpără colierul. La 29 ianuarie — era doar mare grabă! — Böhmer și Basserge îl vizitară pe prinț spre a stabili împreună condițiile vînzării. Rohan întocmi chiar el contractul: predarea colierului în ziua de 1 februarie 1785, pentru suma de 1 600 000 livre, plătibilă în doi ani, în primul vărsămînt urmînd a se face la 1 august.

Chiar în aceeași zi, Rohan înmînă contractul „contesei", care i-l înapoie peste două zile, fiecare paragraf avînd de astă dată pe margini, cuvîntul „aprobat", iar jos, semnătura „Maria-Antoinetta a Franței" mențiuni care, firește, nu fuseseră scrise de mîna reginei, ci de aceea a lui Retaux.

Pe deplin liniștit, Rohan îi pofti la el pe bijutieri la 1 februarie. Arătîndu-le actul semnat de regină, ceru să i se încredințeze colierul, ceea ce bijutierii se grăbiră s-o facă.

În posesia acestei comori, Rohan se duse la Versailles, unde îl aștepta „contesa".

În timpul discuției, apăru Rétaux, precedat de un servitor, care anunță: — Din partea Reginei...

Rohan recunoscînd pe omul care îl prevenise de ivirea neașteptată a soților d'Artois în boschetul din Versailles nu se mai îndoi nici o clipă că el era servitorul de încredere al reginei și-i dădu colierul. Înșelăciunea fusese realizată.

Maria-Antoinetta a fost sau nu complicea escrocheriei?

Ce au făcut după aceea escrocii? În primul rînd, au demontat, cu un cuțit, pietrele. Apoi, după cîteva zile, Rétaux a vîndut bucăți din montură și după aceea i-a propus unui bijutier din Petit-Carreau să-i vîndă diamantele. Surprins de prețul mic cerut pe ele, bijutierul înștiință poliția. Arestat, Rétaux declară că briliantele aparțin unei doamne din lumea mare. Cum nu se semnalase nici un furt, poliția numai întreprinse alte cercetări și-i dădu drumul lui Rétaux. Pățania îi învăță însă minte pe escroci. Renunțară deci la ideea de a vinde pietrele prețioase în Franța: „contele" de La Motte plecă în Anglia, unde luă imediat legătură cu bijutierii din Londra. Aceștia, mirați de numărul mare al diamantelor, cît și de prețurile cerute pe ele, preveniră ambasada Franței, care răspunse că nu i s-a depus nici o reclamație în care să se pomenească despre un asemenea furt. Bijutierii cumpărară și La Motte se înapoie în Franța, posesor al unei adevărate averi, lăsînd însă la Londra o mulțime de pietre prețioase, nevîndute încă.

Ce ar fi făcut alți escroci în locul lor? Ar fi spălat imediat putina căci, mai tîrziu, sau mai devreme, toată această combinație ar fi fost descoperită și, firește, autorii ei, arestați. Ei bine nu tot așa au procedat eroii noștri. În loc să-și ia tustrei catrafusele și să-și facă drum prin străinătate, „contele și contesa" de La Motte, îmbogățiți peste noapte cumpărară, carete și cai și atîta mobilă prețioasă, încît au trebuit patruzeci și două de căruțe ca să le transporte la Bar-sur-Aube. Complicele lor, Rétaux, a rămas desigur și el în Franța. Cum se poate explica atîta imprudență în fața unei catastrofe care nu putea fi, totuși, decît inevitabilă? Prin aceea că escrocii contau, probabil pe Rohan care, în fața amenințării unui scandal colosal, ar fi plătit, fără a îndrăzni să se plîngă. Adevărul e că prințul începu să manifeste oarecare îngrijorare, aflînd că regina nu poartă bijuteria. Se consolă însă cu gîndul că achiziționarea colierului fiind secretă, ea nu cuteza încă să apară cu el.

Dar prima scadență de 400 000 livre era fixată la 1 august. Lucrurile se precipitau. În iulie, „contesa" îi comunică lui Rohan că regina consideră prețul prea mare și cere să-i fie redus cu 200 000 de livre, Bijutierii fură siliți să accepte. La 12 iulie Böhner, avînd ocazia să-i predea Mariei-Antoinetta niște cercei de diamante, nu îndrăzni să-i vorbească despre colier, dar îi dădu o scrisorică, destul de încîlcit scrisă, în care își exprima satisfacția că „cea mai frumoasă parură care există va fi folosită de cea mai mare și mai bună dintre regine". Maria-Antoinetta o citi distrată, nu înțelese nimic și o rupse.

Dacă în clipa aceea regina ar fi cerut o explicație, escrocheria ar fi fost descoperită. Tăcerea ei a dat însă posibilitatea calomniatorilor să pretindă, mai tîrziu, că ea a fost complicea acestei uriașe escrocherii, lucru inexact, așa cum au dovedit apoi istoricii. Ziua de 1 august apropriindu-se, escrocii au fost obligați să ia niște măsuri, pentru a înlătura pericolul. La 31 iulie, „contesa" îi arăta lui Rohan o scrisoare falsă a reginei, în care ea avertiza că, fiind foarte încurcată bănește, cere o amînare a plății pînă la 1 octombrie. În același timp, înmîna 30 000 livre dobînzi, drept compensație a întîrzierii achitării ratei. Prințul nu avu nici acum bănuieli și transmise cele comunicate bijutierilor care, foarte îngrijorați, hotărîră să se adreseze reginei. Avertizată, desigur, Jeanne de LaMotte îi dădu 40 000 livre lui Rétaux ca să poată fugi în Italia și, cu o îndrăzneală rar întîlnită, îi vizită pe bijutieri, spunîndu-le că au fost înșelați de Rohan și că apostilele și semnătura de pe contract erau false.

Îngrozit, Basserge se duse la Versailles, unde o întîlni pe d-na de Campan, subreta reginei, căreia îi mărturisi toată tărășenia. Aceasta făcu un raport reginei, care îl invită pe Basserge la palat, la 9 august, și-l rugă să-i relateze, în scris, toate împrejurările afacerii. Nota îi fu adusă în ziua de 12. Regele, avertizat, reuni consiliul și, în ziua de 15 august, cînd prințul cardinal se pregătea să oficieze slujba religioasă, ducele de Villeroi, căpitanul gărzilor regale, îl arestă în fața întregii curți și-l transportă la Bastilia, unde fu închis. „Contesa" de la Motte fu arestată în ziua de 18 august la Bar-sur-Aube, unde organiza niște petreceri fastuoase. Soțul ei, rămas provizoriu în libertate, profită de ocazie ca s-o șteargă la Londra. „Baroana de Oliva" — cum i se spunea prostituatei care jucase rolul reginei în noaptea întîlnirii cu Rohan — fu arestată ceva mai tîrziu. Rétaux fu prins și arestat la Geneva. Singurul care scăpă de arestare fu contele de La Motte, pe care Anglia refuză să-l extrădeze.

Un proces răsunător și o sentință, care n-o mulțumește pe regină

Scandalul public care izbucni fu enorm. Oamenii se împărțiră în două grupuri: împotriva reginei și pentru ea. Cei mai mulți erau contra ei, căci viața delux și de sfătări pe care o dusese îi atrăsese mulți dușmani. Rohan, a cărui familie era puternică și avea mulți partizani, fu declarat o victimă inocentă, cum și era, de fapt. Parlamentul fu însărcinat cu instruirea procesului. Ancheta dură patru luni. „Contesa" se apără cu o nerușinare uluitoare. Ea negă mai întîi scena boschetului, apoi se pretinse amanta prințului Rohan care, după spusele ei, aflat la mare ananghie, pusese la cale toată escrocheria. Mărturisirile „baroanei de Oliva" și ale lui Rétaux aduseră însă clarificările necesare.

Totuși, acuzații au publicat memorii justificative, răspîndite în mii de exemplare. Șansonetiștii, epigramiștii, pentru care „afacerea colierului" fu o adevărată mană cerească, o atacară pe regină, copleșind-o de ocări. Presa din Olanda și Anglia răspîndiră și ele calomnii pe seama reginei care, din această cauză, nu mai îndrăznea să apară în public.

La 31 mai 1785, Parlamentul dădu, după șaptesprezece ore de deliberări, o sentință rezonabilă. Rohan fu declarat nevinovat și achitat. Falsa baroană de Oliva fu și ea achitată, cu oarecari rezerve însă în ce privește lipsa ei de vină. Rétaux fu surghiunit pe viață, La Motte, condamnat, în contumacie la galere pe viață. Cît privește pe Jeanne de La Motte, Parlamentul ordonă să fie bătută și biciuită cu vergele, arsă cu fierul roșu pe umeri și întemnițată și deținută pe viață la închisoarea Salpétrière. Execuția avu loc în fața unei mari mulțimi, în ziua de 20 iunie 1875. Închisă la Salpétrière, „contesa", reuși să evadeze după cîteva luni. Se duse după bărbatul ei la Londra, unde muri în 1791, după ce publicase niște „Memorii" injurioase și defăimătoare pentru regină. Achitarea lui Rohan mîhni cumplit pe Maria-Antoinetta. Ea socoti verdictul Parlamentului drept o injurie personală și, în urma insistențelor, ei regele îl exilă pe viață la mînăstirea Chaise-Dier.

„Afacerea colierului" aduse un mare discredit reginei, împotriva căreia ea nu încercă niciodată să se apere. În cursul interogatoriului, pe care i-l luă Hermann, președintele tribunalului revoluționar, care o judecă pe Maria-Antoinetta în 1793, ea declară următoarele:

— Nu-i așa că la Petit Trianon ai cunoscut-o prima oară pe așa-zisa contesă de La Motte?

— N-am văzut-o niciodată.

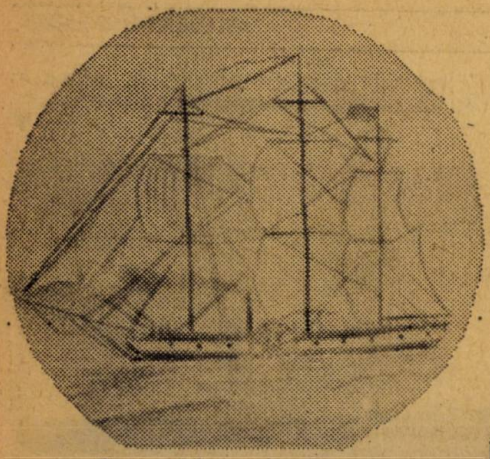
— N-a fost ea victima d-tale în afacerea celebrului colier?

— N-a putut fi, fiindcă n-am cunoscut-o.

— Stărui deci să negi că ai cunoscut-o?

— Acesta-i adevărul și voi stărui să-l declar mereu...

Maria Antoinetta, risipitoare, dușmana înverșunată a reformelor, urîtă de popor, păcătuise prea grav față de interesele Franței, pentru ca tribunalul revoluționar să n-o trimită la ghilotină, cu sau fără „afacerea colierului". Dar, desigur, că în cumpăna sentinței dată de acest tribunal, a atîrnat, puțin, și „afacerea colierului", care a constituit, la vremea sa, un adevărat scandal public în Franța.

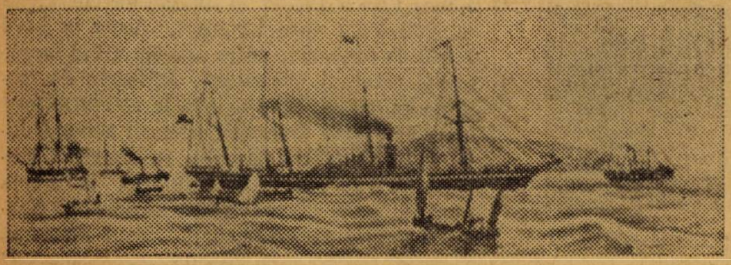


„Savanah" — primul vapor.

NAUFRAGII CELEBRE

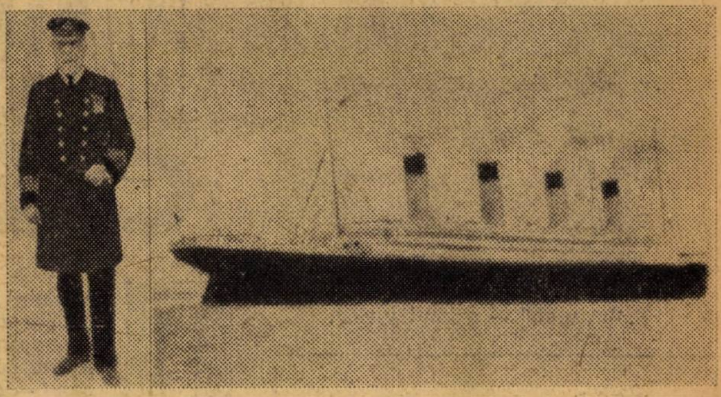
1912
„TITANICUL"
1915
„LUSITANIA"
1917
„HALIFAX"
1919
„SCAPA FLOW"
1942
„LACONIA"
ȘI TOULON
1945
„WILHELM
GUSTLOFF"
1956
„ANDREA DORIA"

Începutul navigației maritime cu aburi își are data sa certă: 26 mai 1819. Este ziua cînd s-a aventurat în apele Atlanticului primul vapor — „Savanah" — care a reușit să facă traversarea dintre America și Europa în 25 de zile. „Savanah" era o corabie de 380 de tone, căreia i se montase și un cazan cu aburi, deci pentru vremea lui putea fi socotit vapor, deși drumul parcurs l-a făcut mai mult de jumătate cu ajutorul pînzelor. Primul transatlantic căruia i s-a putut spune vapor adevărat a fost „Great Western", care în anul 1838 făcea traversarea Atlanticului în numai... 18 zile. În 1866 a apărut primul vapor cu elice — „Pereire" — a cărui viteză era de 14 noduri. La sfîrșitul secolului trecut stăpînul absolut al mărilor și oceanelor era transatlanticul „Deutschland", care ajunsese la viteza de 23 de noduri. Progresul realizat era imens, traversarea făcîndu-se în anul 1900, în mai puțin de opt zile. Treptele urcate au cerut însă sacrificii mari. Statisticile arată că între anii 1819—1900 naufragiile de pe toate mările și oceanele lumii au făcut peste douăzeci de mii de victime. În această perioadă au pierit în valuri — în afară de cîteva mii de corăbii — peste cinci sute de vapoare, dintre care 36 erau socotite uriașe. Cele mai mari naufragii din secolul trecut s-au înregistrat astfel: la 7 mai 1875, vaporul german „Schiller" — 331 de victime; la 3 septembrie 1878, transatlanticul englez „Alice" — 600 de victime. Două catastrofe într-adevăr mari, dar în secolul XX ele urmau să fie socotite neînsemnate, cînd se vor scufunda alți uriași ai mărilor.



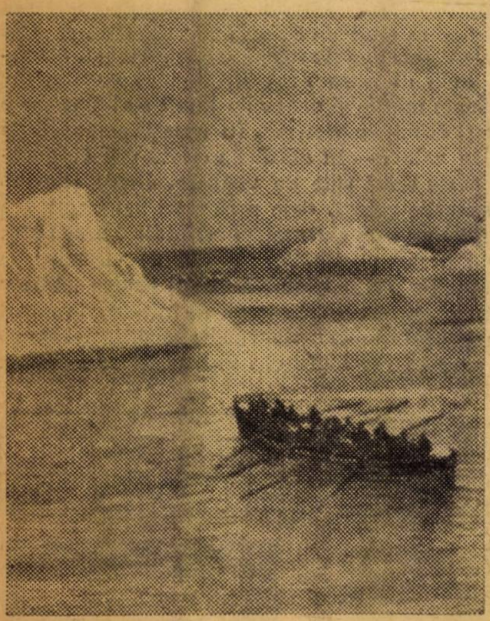
Transatlanticul „Great Western".

TITANICUL



„Titanicul" gata de plecare în prima și ultima cursă și comandantul „Titanicului".

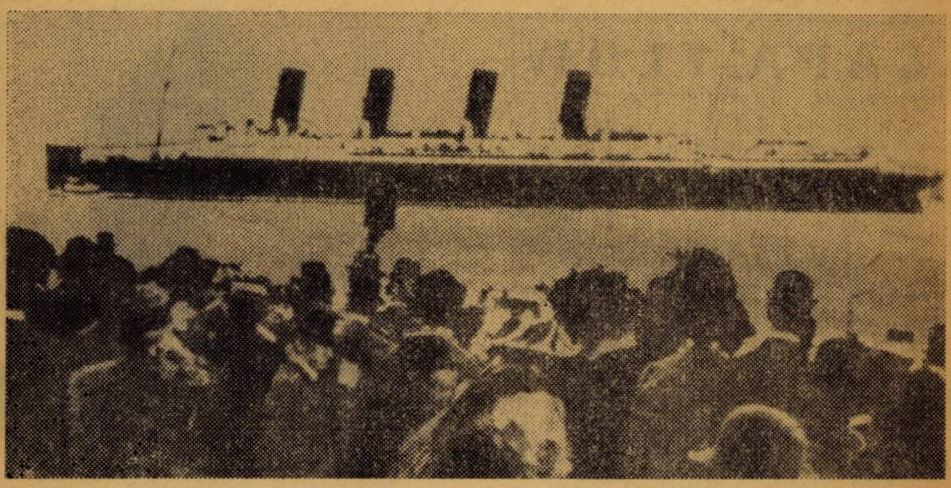
Nici una dintre catastrofele maritime cunoscute în lume n-a zguduit omenirea mai mult decît aceea petrecută în noaptea de 14 spre 15 aprilie 1912, cînd a pierit în valurile Oceanului Atlantic uriașul și strălucitorul transatlantic britanic „Titanic". Acesta n-a fost cel mai mare naufragiu din istorie, dar a rămas cel mai celebru. „Titanicul" plecase în prima sa călătorie, de la Liverpool spre New-York. Undeva la nord de Terra Nova s-a ciocnit de un iceberg uriaș și după cîteva ore de agonie a fost înghițit de apele nesățioase. La bordul său se aflau 2 100 de oameni — 908 membri ai echipajului și 1 292 de pasageri. Prețul catastrofei a fost imens—1 442 de vieți omenești și 500 000 000 de dolari daune. Despre „Titanic" s-au scris cărți, s-au compus cîntece, s-au făcut numeroase filme. A rămas, astfel, cunoscut și deplîns, pînă în zilele noastre, în toată lumea și de către toate categoriile de oameni.



Scenă din acțiunile de salvare.

LUSITANIA

În anul 1915 „Lusitania" era cel mai mare transatlantic din lume. Avea 239 de metri lungime, 27 lățime și 18 înălțime. Putea transporta 3 000 de pasageri. Aparținea companiei engleze „Cunard" și naviga încă din anul 1907, între porturile Europei și ale Americii, deținînd și recordul de traversare a oceanului — 5 zile și 4 ore. La 4 mai 1915 a plecat în ultima sa cursă, de la New-York spre Liverpol. Avea la bord 2 160 de pasageri, între aceștia fiind foarte mulți cetățeni americani. Aproape de terminarea cursei, cînd se afla la numai cîteva mile de coasta Irlandei, uriașul transatlantic a fost torpilat de către submarinul german „U—20", și s-a scufundat în cîteva minute. Și-au pierdut viața în acest naufragiu 1 198 de persoane, deci tristul record al

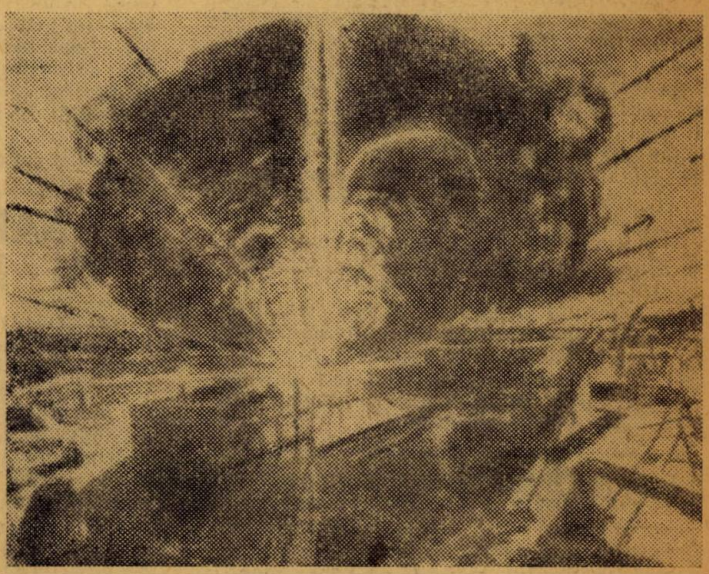


„Lusitania“ la plecarea din portul New York

„Titanicului“ nu fusese încă bătut. Abominabila crimă săvîrșită de germani prin această torpilare a avut ca urmare intrarea Statelor Unite în război, alături de aliații europeni.

EXPLOZIA DE LA HALIFAX

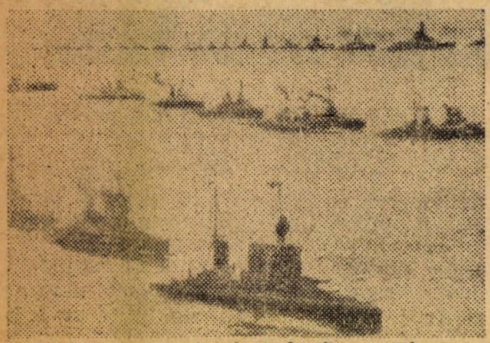
În anul 1917 bomba atomică nu era cunoscută, dar o explozie de puterea distrugătoare a acesteia avea să se producă totuși. Locul catastrofei — care intră în categoria marilor naufragii — a fost portul canadian Halifax. La 20 decembrie 1917 s-au întîlnit în rada acestui port două vapoare, „Mont Blanc“, care venea de la New-York, încărcat cu 2 500 de tone de explozibil destinat fronturilor din Europa, și „Imo“ care pleca încărcat cu mărfuri. Amîndouă navele erau în întîrziere și nici una n-a dat întîietate de trecere celeilalte, astfel că ciocnirea a fost inevitabilă. Lovit în plin, „Mont Blanc“ a făcut explozie, după care a urmat infernul. Întregul oraș Halifax a fost ras de pe suprafața pămîntului, iar orașul vecin, Dortmouth, a fost distrus în proporție de 75 la sută. Au murit atunci 2 000 de oameni și au fost răniți peste 10 000. Lumina exploziei a orbit 200 de persoane. Valurile stîrnite au atins înălțimea de zece metri. Bucăți din vapoarele distruse au fost aruncate la distanțe de 3—5 km. Ulterior orașul Halifax a fost reconstruit. Astăzi are 200 000 de locuitori.



Momentul exploziei

SCAPA FLOW

La 21 iunie 1919 s-a produs cel mai mare sabordaj cunoscut în istoria navigației mondiale. Împrejurările au fost următoarele: flota de război germană, formată din 73 de nave diferite, a fost internată — în noiembrie 1918 — în portul Scapa Flow, din nordul Scoției. Conform condițiilor armistițiului, această flotă fusese predată aliaților ca gaj, pînă la semnarea păcii. Întregul efectiv al echipajelor — constituit prizonier — a rămas pe vase,sub comanda contra-amiralului Reuter. Acesta, acționînd din proprie inițiativă, a pregătit cu minuțiozitate, în

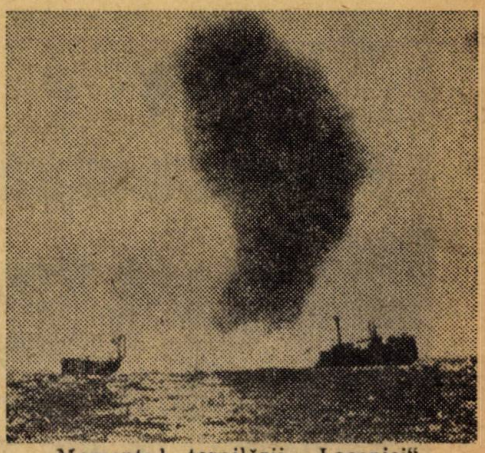


Flota autoscufundată la Scapa Flow.

timpul lungilor săptămîni de așteptare, operațiile de scufundare a flotei, pentru cazul în care ea ar fi fost atribuită aliaților prin tratatul de pace. La 17 iunie aliații au dat Germaniei un ultimatum de cinci zile, în fața căruia agresorii se pleacă acceptînd toate condițiile impuse, între care și predarea flotei internată la Scapa Flow. La 21 iunie, cînd amiralul englez Fremantle începe pregătirile de preluare, Reuter ordonă: scufundați, imediat, toate vasele. Ordinul este executat, echipajele deschizînd toate hublourile și trapele navelor. Inundate în mai puțin de o jumătate de oră bastimentele se scufundă unul după altul, nici o intervenție de salvare neputînd fi făcută. Au fost înghițite atunci de ape: 10 cuirasate, 6 crucișătoare de luptă, 8 crucișătoare ușoare și 49 de distrugătoare. Victime omenești au fost puține, dar proporția sabordajului a întrecut tot ce se cunoscuse pînă atunci.

DRAMA „LACONIEI"

12 septembrie 1942. Undeva, în apele de sud ale Oceanului Atlantic, un vapor englez — „Laconia" — abia plecat de la Capul Bunei Speranțe, încărcat cu 4 000 de pasa-

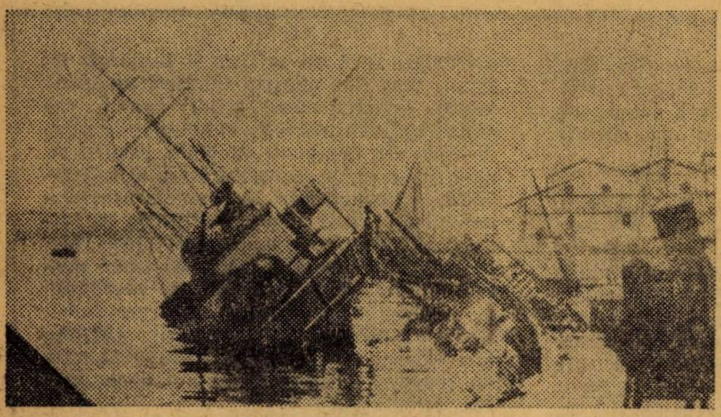


Momentul torpilării „Laconiei".

geri, navighează cu viteza maximă pe care i-o pot da puternicele sale mașini. În fața lui își face apariția, ieșit din adîncuri, un submarin german — „U—156". Sînt, deci, față în față, două nave inamice. Fără nici un avertisment, submarinul lansează o torpilă, care lovește în plin și marele pachebot „Laconia" începe să se scufunde. Locotenentul Hartenstein, comandantul submarinului, își anunță bravura, printr-un raport radiodifuzat adresat comandamentului flotei de război germane. Răspunsul vine prompt; nu cu felicitări, ci cu reproșuri. „Laconia" are la bord, printre alții, 1 800 de prizonieri italieni. „U-156" este nevoit deci să-și schimbe tactica; din agresor devine salvator al propriilor sale victime. Nu reușește însă decît parțial; ia la bord numai 260 de naufragiați. Ceilalți aproape 3 300 de oameni de pe „Laconia" pier în valurile oceanului. La procesul de la Nürnberg, unde au fost judecați criminalii de război, cazul „Laconia" și-a avut dosarul său aparte.

SABORDAJUL DE LA TOULON

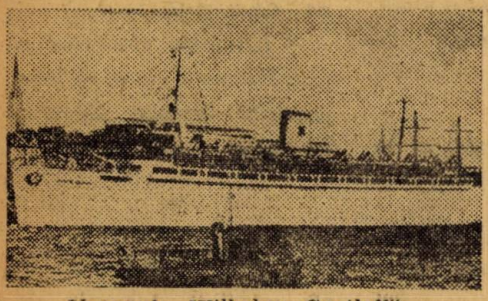
Operațiunea „Attila", ordonată de Hitler la 7 noiembrie 1942, însemna ocuparea, de către trupele hitleriste, a zonei libere franceze, deci o violare a armistițiului. Mareșalul von Rundstedt, după ce încunoștiințează guvernul de la Vichy, declanșează acțiunea, îndrumîndu-și coloanele motorizate către Toulon, care era la vremea aceea cea mai mare bază navală a Franței libere. Prada urmărită: cele aproape o sută de nave de război aflate în acest port. La 27 noiembrie, hitleriștii sînt la porțile orașului.De la Vichy se primise ordinul de supunere necondiționată,dar comandanții flotei, amiralii Laborde



O parte din vasele scufundate la Toulon, la 27 noiembrie 1942

și Marquis, au considerat altfel problema. Ei au hotărît sabordarea tuturor navelor de război aflate în subordine, operațiune care s-a executat cu succes în numai două ore. Bilanțul final: 56 de nave mari scufundate; nici o victimă omenească.

7200 DE NAUFRAGIAȚI

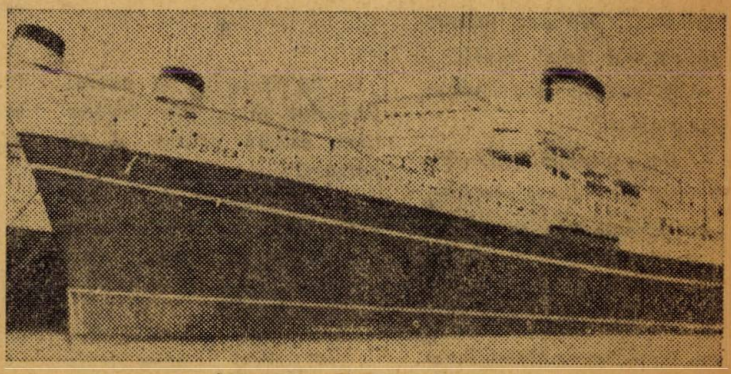


Vaporul „Wilhelm Gustloff".

La 30 ianuarie 1945 s-a înregistrat cea mai mare catastrofă maritimă din istorie. Vaporul „Wilhelm Gustloff" s-a ciocnit atunci de o mină și s-a scufundat în apele Mării Baltice, aproape de portul polonez Gdynya, pricinuind moartea a 7 200 ființe omenești. Vaporul avea un deplasament de 26 000 de tone și putea transporta maximum 1800 de persoane. În momentul catastrofei se aflau la bordul său însă 8 000 de călători, dintre care: 3 500 de militari germani, 500 de femei din armata auxiliară germană și 4000 de refugiați civili. Toți aceștia părăsiseră teritoriul polonez și se îndreptau spre Germania. S.O.S. — urile lansate după explozia minei au fost recepționate de mai multe vase, dar toate au sosit prea tîrziu la locul dezastrului, astfel încît n-au mai putut fi salvate decît 800 de persoane.

„ANDREA DORIA"

Sînt cunoscute și cîteva naufragii soldate cu mari pagube materiale, dar fără victime omenești. Cel mai spectaculos dintre acestea s-a produs la 25 iulie 1956, cînd nava de pasageri suedeză „Stockholm" s-a ciocnit cu transatlanticul italian „Andrea Doria". Împrejurările exacte ale ciocnirii nu s-au cunoscut niciodată, deși procesul judecat după aceea a durat mai bine de un an. Fapt cert este că deși apele Oceanului Atlantic (devenit teatrul dramei) erau liniștite și timpul frumos, „Stockholm" s-a năpustit în transantlanticul „Andrea Doria", lovindu-l în plin. Operațiile de salvare au funcționat atunci desăvîrșit; toți cei 1 500 de pasageri de pe transatlantic au fost salvați. Au murit totuși cîțiva membri ai echipajului de pe „Stock-



Așa arăta „Andrea Doria".

holm", din cauza teribilei ciocniri; dar acest vapor „agresor" nu s-a scufundat. „Andrea Doria" era, la vremea aceea, cel mai modern vas de pasageri din lume.

48 000 DE NAVE

Pe mările și oceanele globului plutesc astăzi aproape 48 000 de nave diferite: cargouri, petroliere, pacheboturi, șlepuri. În fiecare an se construiesc și se dau în folosință cam o mie de nave noi. Cifrele acestea se referă numai la nave care au un deplasament de peste 100 de tone. Sub acest barem se mai află în activitate încă un milion și jumătate de nave. Care este aportul tehnicii moderne pentru evitarea naufragiilor? Imens, vor spune unii; insuficient, vor răspunde alții. Aceștia din urmă au dreptate, pentru că deși trăim în epoca radarului și a instalațiilor ultramoderne de semnalizare, procentul de avarii grave, pricinuite în primul rînd din ciocniri, rămîne foarte ridicat. Ultima statistică ne arată că se produc, anual, peste zece mii de accidente de circulație maritimă, dintre care 200—300 se soldează cu naufragii. Cifrele, bineînțeles, sînt în creștere proporțională cu sporirea numărului de noi nave puse în circulație.

ION MUNTEANU

UMOR • UMOR • UMOR •

— Te-am prins, spune grădinarul, ce cauți acolo în pom?

— Zău, nene, nu m-am urcat ca să fur... a căzut un măr și vreau să-l pun la loc.

★

— Ce te grăbești așa? îl întreabă, colegul de joacă pe Ionel.

— Tu nu vezi, mi-am rupt pantalonii. Mă duc acasă; are să mă bată mama.

— Și pentru asta trebuie să te grăbești?

— Da, pentru că dacă întîrzii vine tata de la serviciu, și el mă bate mai tare.

★

— Nene, spune Lenuța încasatorului venit după plata luminii, mama a uitat să-mi lase banii, cînd a plecat.

— De unde știi că a uitat?

— Așa mi-a spus.

★

— Pleacă de acolo, ai să strici barometrul, îi spune mama.

— Atunci aranjează-l tu, că te pricepi mai bine; mîine e ziua mea și vreau să fie timp frumos.

★

— Ei, cum a fost la școală, băiețelul tatii, ați învățat ceva, azi în prima zi de cursuri?

— Am învățat, tată, dar n-am terminat; trebuie să ne mai ducem și mîine.

★

— Oxigenul, spune învățătorul, a fost descoperit și analizat pentru prima dată în anul 1773; fără el omul nu poate trăi.

— Bine, dar pînă cînd a fost descoperit cu ce au trăit oamenii? întreabă Răducu, uimit de noutatea aflată.

★

— Nu știu ce să mă mai fac cu copilul ăsta; toată ziua vorbește, toată ziua întreabă ceva.

— Tu ești de vină. Ți-aduci aminte cînd mă băteai la cap să-l învăț să vorbească? Acum învață-l tu să tacă.

★

— Castelul acela care se vede în depărtare are o vechime de cel puțin patru sute de ani.

— Ce păcat că l-au clădit așa de departe de linia ferată!

...un grup de specialiști dintr-un spital din New York a pus la punct construcția unui original aparat fotografic de dimensiunile unei țigări, care poate fotografia pereții interiori ai stomacului, executînd 16 fotografii în culori în 60 de secunde?

...la Biblioteca Academiei de Științe a U.R.S.S. se păstrează cea mai mare carte apărută în istoria tiparului rusesc? Este vorba despre o carte care descrie încoronarea lui Alexandru al II-lea. Deși nu are decît 50 de pagini, ea cîntărește 60 de kg, avînd următoarele dimensiuni: înălțimea un metru, lățimea 75 centimetri.

...în orașul Jena din R.D. Germană există un muzeu vechi de... 950 de ani? Aici sînt expuse mii de piese care demonstrează rolul aparatelor optice în viața omului.

...argentinianul Leo Sandiego a stabilit un record deosebit? El a cîntat neîntrerupt timp de 50 de ore. Originalul concert a avut loc în orașul Tres Anroyos, în apropiere de Buenos Aires.

...în Republica San Marino nu s-a semnalat de peste o sută de ani nici un caz de omucidere?

...proverbiala încetineală a melcului a fost calculată. Un melc se deplasează cu o... viteză de 0,0015 m pe secundă.

...o termită depune zilnic cîte 800 000 de ouă?

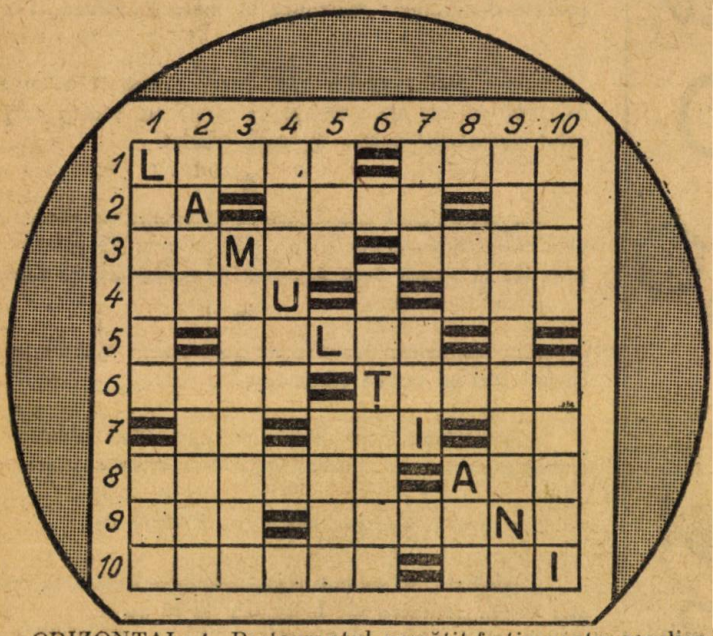
...Joe Bald, frizer din orașul Edinburg deține un record mondial în specialitatea sa? În decurs de 48 de ore neîntrerupte, el a tuns „artistic" nu mai puțin de 286 de clienți. Vechiul record aparținea unui specialist japonez cu 200 de tunsori.

...agricultorii din întreaga lume au de luptat cu circa 1 500 plante parazitare și aproximativ 10 000 de specii de insecte vătămătoare?

...cel mai înalt munte din lume se numește Mauna Kea din insula Hawai? Muntele are o înălțime de 9 760 metri dintre care numai 420 metri deasupra mării. S-a calculat că la bază muntele are un diametru de 120 km.

...s-a pus la punct în Anglia fabricația unui original aparat de salvare? În caz de naufragiu, orice călător poate înghiți un minuscul aparat de emisie. În contact cu temperatura stomacului și a secrețiilor gastrice, pilula-aparat începe să emită semnale S.O.S. care pot fi recepționate pe o rază de 10 km.

CUVINTE ÎNCRUCIȘATE

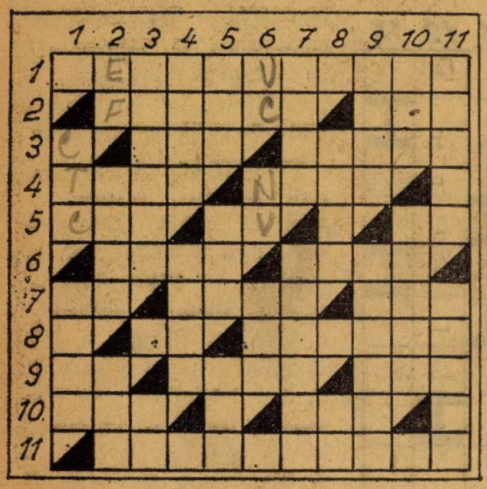


ORIZONTAL: 1. Restaurantul pregătit festiv pentru revelion. — Visul unei nopți de iarnă... 2. Primește de la El cadouri de Anul nou... — Decembrie și ianuarie... — Ciocnește un pahar cu Ea... 3. Cu sacul plin. (fig.) — Petrec revelionul la... largul lor. 4. Diminutiv masculin. — Decorul natural al Anului nou. 5. Alergător pe pistă... 6. Folosită la copcă... în gheață. — Sport în alb... 7. Cui fără floare! — Puzderie de stele... (fig.) — Șmecher din Cotnari! 8. Calificativ „fain" pentru petrecerea de revelion. (masc.) — Rîu în Elveția. 9. Gheață... în germană. — Vraja... mării. 10. După un revelion, unde au venit toate neamurile și cu prietenii lor... (adj. fig.) — Monedă portugheză.

VERTICAL: 1. Aici petrece Baby revelionul... — Cadru propice pentru ziua de Anul nou. 2. Păsări sacrificate... la temă (pop.) — Culoarea nucilor din pomul de iarnă. 3. Se mișcă bine la dans... (masc. pl.) 4. Face parte din taraful de muzică populară. 5. Materie primă pentru ulcele de vin vechi. — Etalează toate bunătățile ospățului. 6. Lăsat fără margine... 7. Combustibil pentru... noaptea de revelion. — Bun pentru un ceai... nedansant. 8. Se schimbă la miez de noapte... — Ozonul proaspăt al zilelor de iarnă. 9. Petreceri de Anul nou. 10. Cele de colo... (pop.) — Ținută festivă la revelion...

Cuvinte rare: AAR — EIS — REI

IOAN ROMAN



URĂRI

ORIZONTAL: 1. Sărbători... 2..... fericite (poet.) — O... 3.....sută (o literă)... — ...de (!)... — ...ani (sing. astronomic)... 4.... de viață. — La... 5... mulți (fig.)... — ...ani (mulți! N. A.) — Hai... 6.... noroc (fig.)... — ...și... 7... la (sic...) — ...mai — ...mare. (masc.) 8. Să (sic.)... — ...trăiți (inf.)... 9... să (sic.)... — ...îmbătrîniți. (sing. fem.) — Din nou (arh.)... 10.... v-am felicitat (inf.)... — ca obicei... 11.... de Anul nou.

VERTICAL: 1. Control Tehnic de Calitate. — Comună în jud. Bistrița-Năsăud. 2. Eugen Frunză. — Nu este deasă. — Purcelul ținut prea mult la cuptor... 3. Alinări. (medic.) — Para! 4. Nota repetentului eminent... — Adjectivul curcanului lihnit de foame... 5. Cămașă rustică arborată de sărbători. — Veche monedă franceză. — Simbolul apostilbenului. (chim.) 6. Vlad Constantinescu. — Nicu Vasilescu. — Localitate în Canada. 7. Localitate în Japonia. — Vechiul nume al fluviului Syr-Daria 8. Împărat german. (sec. 10) — Veche particulă a domnitorilor români. 9. Sală de festivități și cursuri. — Cutie pentru documente prețioase. 10. Rîu în U.R.S.S. — Unealtă de crestat și scobit. 11. Măsuri engleze de lungime. — Măsură de presiune. (fiz.)

IORDAN VASILE

Cuvinte rare: LEȘU — ECU — NEB — IESO — TNA — BARIE

UMOR

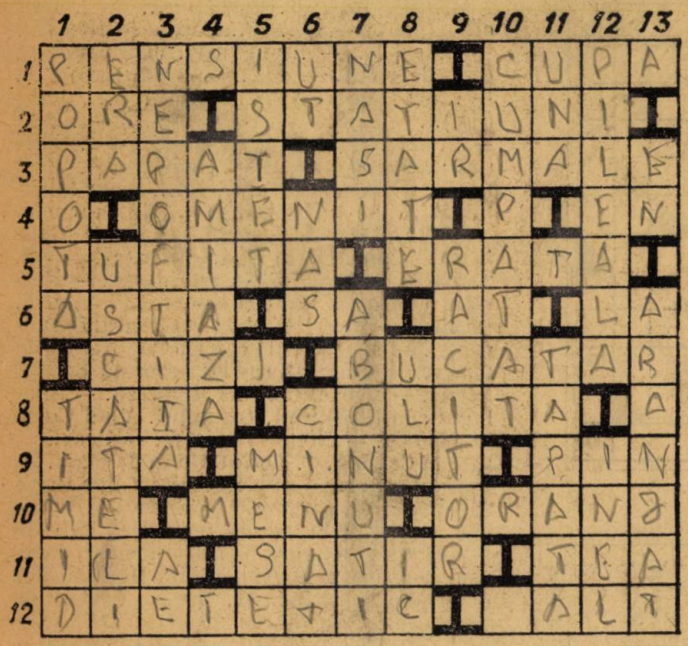
— Chelner, cum poți să-mi dai să mănînc peștele acesta care miroase?

— E vina dumneavoastră; săptămina trecută, cînd vi l-am oferit proaspăt, l-ați refuzat.

*

— Cum se poate lipsa asta de atenție, tovarășe farmacist? Mi-ați dat stricnină în loc de sare amară.

— Și ce, pentru o diferență de trei lei trebuie să faceți atîta scandal?



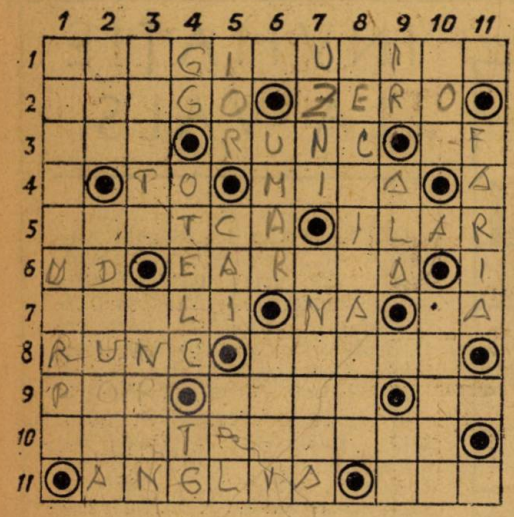
O S P Ă Ț

ORIZONTAL: 1. Unitate de desfacere în alimentația publică. — Conține șampanie. 2. Se cer a fi respectate la masă. — Asigură tratament medical, cazare și... masă, (pl.) 3. Mîncare în... stil mic. — Mîncare... cu tradiție (pl.) 4. Primit cu masa întinsă (pop.) — Din meniu! 5. O tufă mică. — Lămurește erorile din... lista de bucate. 6. Aceasta. — Vin sarmalele! — În salată! Tot în salată! 7. Scatii (reg.) — Eroul temei... 8. Stă în capul mesei de familie... (pl.) — Îmbolnăvire după o masă prea abundentă. 9. Fir de ață. — Nume generic pentru mîncăruri... vînătorești. — Din familia coniferelor. 10. Începe și termină meniul! — Conține de obicei... apă. — Culoarea sucului de portocală. 11. Întreprinderea de Reparații Auto. — Unealtă de bucătărie. — Ceai... pe masa englezului. 12. Regim alimentar pentru suferinzi. — Cu ajutorul lui se obține o făină de calitate superioară.

VERTICAL: 1. Restaurant pentru... ofițeri. — Mănîncă puțin și se servește numai îmbiat... 2. La serată! — Pîine prăjită, saleuri, biscuiți, pesmeți... 3. Vine neinvitată... — Diftong. 4. Timpul prînzului. 5. Are inițiativă... — Servesc la ospăț. 6. În cutie! — Se vîră în ciorbă... — A luat masa de seară. 7. Stau în capul mesei... la nuntă. — Au masa asigurată în fiecare zi... 8. Vîrstă. — Rîu în U.R.S.S. — Coadă de arpagic! 9. La birt! — Păstrează mîncarea care rămîne. 10. Mănîncă moderat și rațional. 11. Singură. — Coafată modern. 12. Puțină beție... (fam.) — Ia parte la masa de logodnă.. 13. Literă slavonă. — Masa împodobită festiv. (masc.)

AUREL CHIRIAC

Cuvinte rare: CIZI — TEA — ULA — EN



MERIDIANE

ORIZONTAL: 1. Unghiul format de meridianul unui punct de pe glob, cu meridianul zero. 2. Astronom și fizician francez care în 1806 a efectuat lucrări de măsurare a meridianului pământesc. — Valoarea meridianului Greenwich. 3. Ceașcă. (pop) — Poiană de munte. — Oftat cu căldură... 4. Stop la centru! — Unitate de măsură egală cu un minut de meridian, la 45° latitudine. 5. A scris volumul „Fotbal și fotbaliști la diferite meridiane". — Stîrnește rîsul... 6. Jilav. Se deplasează folosind un sistem de coordonate ale meridianelor. 7. Țesătură țărănească din lînă. (pl.) — Poftim. — Intră în meridian! 8. Sat în jud. Bihor. — A patruzecea milioana parte din lungimea meridianului pământesc. 9. Canelură. — Orificiu microscopic al pielei (pl.) — Nota doi... 10. Primul învățat care a trasat pe o hartă liniile paralelor și meridianelor. 11. Țara prin care trece meridianul zero. — Spre răsărit...

VERTICAL: 1. Distanța unghiulară față de ecuator a unui punct, măsurată pe meridian. 2. Servește drept indicator geografic al longitudinii. — „Meridiane"... în București. 3. Personaj din nuvela „Primul meridian" de Șerban Nedelcu. Gaz natural. 4. George Grigoriu. — Metal dur. — Mic tîrg... 5. Industria Optică Română. — Bidivii. — Punct axial unde se întretaie meridianele globului terestru. 6. Leagă brațul de trunchi. — La mulți ani... (pl.) 7. Rîu în R.S.F. Iugoslavia. — Nu se mișcă... (fem.) 8. Unghiul spre est sau vest, format de meridianul magnetic cu meridianul geografic al unui loc. 9. Alifie moldovenească. — Acela. (pop.) — Nord-est. 10. Nu a mai fost înainte... — Autorul poeziei „Meridianele mele" (vol. „Pe acest pământ"). 11. Abatele întemnițat, din romanul „Contele de Monte Cristo", care socotea orele cu un meridian desenat pe zidul celulei.

LEONIDA DUMITRAȘCU

Cuvinte rare: — RUNC — ITEU — NUT — UZNI

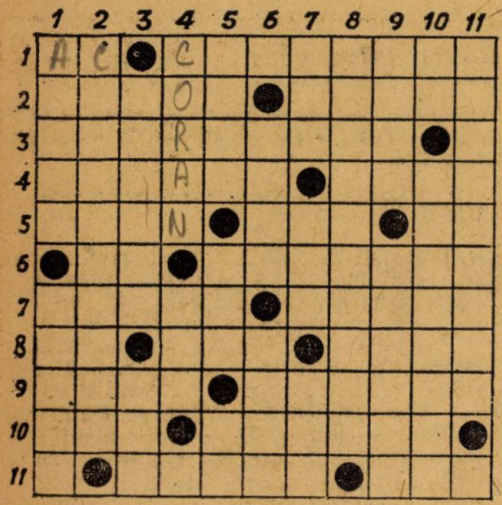
INVITAȚIE LA VALS

ORIZONTAL: 1. „Regele valsului". — „...și argint" (vals de Lehar). 2. „...la vals" (Weber). 3. „Spărgătorul de..." (balet de Ceaikovski, avînd în partitură „Valsul florilor"). — Operă de Puccini în care există „Valsul Musettei" (actul 2). 4. Pînză de corabie. — Limbaj de curte... 5. E de reflectat! — Vals. (od.) — Cele ale Dunării sînt cîntate într-un vals de Ivanovici. (sing.) 6. „.....de primăvară" (vals de J. Strauss). — A lovi. 7. Primele semne ale iubirii! — „Vals..." (de Dunaevski). — Acela. (pop.) 8. Iar. (arh.) — Rîu în U.R.S.S. — Localitate în Iugoslavia. 9. Absent... în parte! — „Eu pentru voi ridic paharul..." 10. Locuitor al continentului nostru. — Limite admise la zahăr! 11. „...de dimineață" (vals J. Strauss). — „.... mi-e dragoste și veselie" (vals de Joseph Strauss).

VERTICAL: 1. Celebru vals de J. Strauss (două cuv.) 2. „... inimi într-un vals" (R. Stoltz). — Spui în final! 3. Ceartă. (reg.) — „Una cosa..." (operă de Vicenzo Martin y Soler, în care apare prima dată denumirea de „vals" — 1787). 4. Fiii secolului... — „...cînt și femeie" (vals de J. Strauss). — Element la marginea ...pălăriei. 5. Începe uvertura! — Uvertură la „Valurile Dunării"! — Musafir. 6. Compozitor nordic, autorul unui „Vals trist". 7. Cunoscut compozitor austriac de valsuri. — Localitate în R. P. Bulgaria. 8. Insulă în Marea Tireniană. — Bacăul văzut din... goana mașinii. — Lac în Suedia. 9. Atmosferă. (abr.) — „Orașul valsului". 10. Sticlă (reg.) — Autorul unui „Vals uitat" și al lui „Mefisto vals". 11. Însușire! — „Dunărea" în valsul lui Johan Strauss...

MIREL GABOR

Cuvinte rare: ASS — RÎCA — STAV — AEA — ONI — UIAGA



CALEIDOSCOP

ORIZONTAL: 1. Misterul carului cu fîn. — Fratele mai mic al prunului. 2. Concertul plăcut al aplauzelor la scenă deschisă. — A descărca o parte din încărcătură. 3. Un zîmbet... privit prin microscop. 4. Fabricanți de umbră estivală. — Oprește trenul în jud. Hunedoara. 5. Leagănul legendar al popoarelor indo-ariene. — Se asociază cu „neavenit". — O notă cu calificativ... favorabil. 6. Un careu cu... temă agricolă. — Arma lui „nenea doctoru'"... 7. O fată... împietrită. — Iadeșul anatomic. 8. Esență de... aramă. — Ajută pe un grec la scris... — Orașul (prin definiție!) de pe Mureș. 9. Un „Zoo" legendar, pe ape... — Tactică și strategie, la un loc, în haine civile. 10. Din an (nou N. R.)... în paște. (masc.) — Infinitivul... trimiterii la plimbare. 11. Se împletește cu „din condei"... (fem.) — Încurcată la război...

VERTICAL: 1. Perniță zoologică pentru ace. — Folosește la urcuș. 2. O notă bună, pentru o soprană. 3. Mîncare cu... of și jale. — Onomatopee în haine negre... 4. Biblie cu fes... — O mantie albă pentru o petrecere de iarnă... 5. Curăță plugu (șoru)l... — Este uneori „fără cîini"... — Întrupare!! 6. Te are la mînă... (inf.) — Pictor american. (sec. 19) 7. Localitate în Venezuela. — Sforăitor zoologic hibernal. — Strigătură pe lîngă... cai. 8. Era sentimentelor rele... 9. Răfuială clasică... pe teren. — Au cap, dar... degeaba. 10. Cursul mediu! — Limitat... foarte material. 11. Coregrafie spaniolă în... allegro molto vivace.

C. OTESCU

Cuvinte rare: ILIA — CRA — OTIC — AMES — CUA — EPA

UMOR

Se discută despre regulile de politețe.

— De ce gazda trebuie să-și conducă oaspeții pînă la ușă? — întreabă cineva.

— Ca să fie sigură că au plecat! — i se răspunde.

★

Un bolnav vine seara tîrziu la un medic pentru o consultație.

— Ficatul dumneavoastră e foarte bolnav. Ați venit prea tîrziu ca să-l mai pot vindeca.

— Nu-i nimic, am să vin mîine dimineață.

★

— Cîinele nostru este grozav. Cum se apropie cineva de casă dă de veste.

— Latră?

— O, nu! Se ascunde imediat sub pat!

★

Un medic își întreabă colegul mai tînăr:

— De ce ești trist și nemulțumit? Pacientul s-a însănătoșit...

— Tocmai de aceea. Pur și simplu nu știu ce anume l-a ajutat.

★

— Scuzați, domnule, probabil că pana de la pălăria mea vă împiedică să vedeți ecranul.

— Nu vă neliniștiți, doamnă. Am tăiat-o și văd perfect.

★

Doi călători stau de vorbă în tren.

— Am ajuns la concluzia că este întotdeauna mai bine să dai decît să primești, spune unul.

— Dumneata ești filantrop?

— Nu, boxer.

★

— Am ajuns — spune profesorul — la noțiunea de minciună. Eu am scris și o carte pe această temă, intitulată „Despre minciună". Cine a citit-o va ridica mîna.

Toți elevii ridică mîna.

— Excelent! continuă profesorul. Acum avem un exemplu pentru lecția noastră de astăzi. Cartea mea nici nu a fost trimisă la tipografie...

DEZLEGĂRI

LA MULȚI ANI!

ORIZONTAL: Local — Vara — EA — Luni — EL — Armat — Nave — Gelu — N — Nea — A — Atlet — L — Nada — Tenis — UI — Mii — OT — Grozav — Aar — Eis — Sirena — Ruinat — Rei.

URĂRI

ORIZONTAL: Festivități — Ferice — Una — C — De — Solar — Trai — Nota — Z — Car — EV — O — DI — Risc — Încă — La — Luna — Alb — E — SA — Există — SA — Baba — Ear — Ura — S — Rit — I — Sărbătoare.

OSPĂȚ

ORIZONTAL: Pensiune — Cupa — Ore — Stațiuni — Păpat — Sarmale — O — Omeint — P — EN — Tufita — Erata — Asta — SA — AT — LA — Cizi — Bucătar — Tati — Colită — A — Ita — Vînat — Pin — MU — Cana — Oranj — Ira — Satir — Tea — Dietetic — Valt.

MERIDIANE

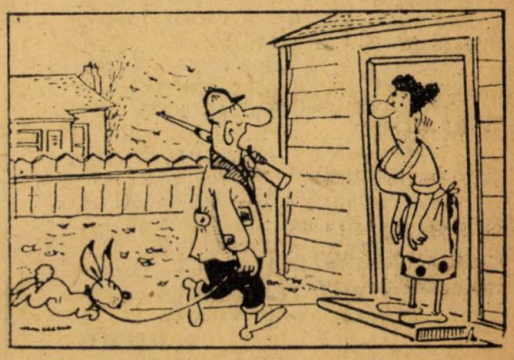
ORIZONTAL: Longitudine — Arago — Zero — Tas — Runc — UF — I — TO — Mila — A — Teasca — Ilar — UD — Marina — I — Dimii — NA — IA — — Iteu — Metru — Nut — Pori — RE — Eratostene — Anglia — Est.

INVITAȚIE LA VALS

ORIZONTAL: Strauss — Aur — I — Invitație — Nuci — Boema — G — A — Vela — GA — ED — Valt — Val — Voci — Izbi — B — IU — Nou Cela — Ear — Ass — Nis — N — Abs — Toast — European — ZR — Ziare — Viață.

CALEIDOSCOP

ORIZONTAL: AC — Corcoduș — Ropot — Ușura — Ilaritate — R — Copac — Ilia — Iran — Nul — NB — AR — Seringa — Stana — Stern — CU — Eta — Arad — Arca — Metoda — Rar — Repezi — A — Adusă — Ita.



— *Mi-a fost milă să-l omor.*

DATE IMPORTANTE

24 ianuarie 1859	Unirea Principatelor Române
ianuarie — februarie 1933	Au avut loc eroicele lupte ale muncitorilor ceferiști și petroliști, conduse de P.C.R.
6 martie 1945	A fost instaurat primul guvern democratic din istoria României, condus de dr. Petru Groza
8 martie	Ziua internațională a femeii
19—20 martie	50 de ani de la crearea de către P.C.R. a organizației comuniste de tineret din țara noastră — U.T.C.
21 martie	Ziua internațională pentru eliminarea discriminării rasiale
22 aprilie 1870	S-a născut V.I. Lenin
27—30 aprilie	10 ani de la sesiunea extraordinară a Marii Adunări Naționale consacrată încheierii cooperativizării agriculturii.
1 Mai	Ziua solidarității internaționale a celor ce muncesc
2 mai	Ziua tineretului din Republica Socialistă România
5 mai 1818	S-a născut Karl Marx
8 mai 1921	Crearea Partidului Comunist Român
9 mai 1877	Proclamarea independenței de stat a României
9 mai 1945	Ziua victoriei împotriva fascismului
1 iunie	Ziua internațională pentru apărarea copilului
6—12 august 1969	Au avut loc lucrările Congresului al X-lea al P.C.R.
15 august	Ziua presei române
21 august 1965	Marea Adunare Națională a adoptat Constituția Republicii Socialiste România
23 August	Ziua eliberării României de sub jugul fascist.
1 octombrie	O sută de ani de la crearea „Asociației generale a lucrătorilor din România".
duminică 1 octombrie	Ziua recoltei
25 octombrie	Ziua Forțelor Armate ale Republicii Socialiste România
7 noiembrie 1917	Victoria Marii Revoluții Socialiste din Octombrie
28 noiembrie 1820	S-a născut Friedrich Engels
1 decembrie 1918	Unirea Transilvaniei cu România
30 decembrie 1947	Abolirea monarhiei și proclamarea Republicii Populare Române. La 21 august 1965 țara noastră a devenit Republica Socialistă România.

IANUARIE

L	3	10	17	24	31	
M	4	11	18	25		
M	5	12	19	26		
J	6	13	20	27		
V	7	14	21	28		
S	1	8	15	22	29	
D	2	9	16	23	30	

FEBRUARIE

L		7	14	21	28	
M	1	8	15	22	29	
M	2	9	16	23		
J	3	10	17	24		
V	4	11	18	25		
S	5	12	19	26		
D	6	13	20	27		

MARTIE

L		6	13	20	27	
M		7	14	21	28	
M	1	8	15	22	29	
J	2	9	16	23	30	
V	3	10	17	24	31	
S	4	11	18	25		
D	5	12	19	26		

APRILIE

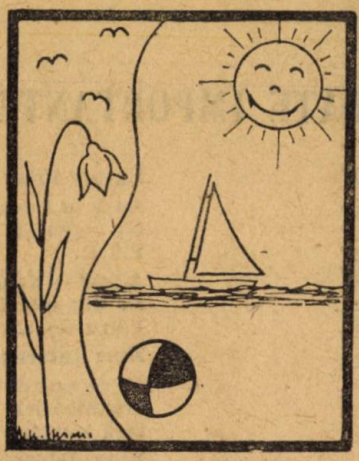
L	3	10	17	24		
M	4	11	18	25		
M	5	12	19	26		
J	6	13	20	27		
V	7	14	21	28		
S	1	8	15	22	29	
D	2	9	16	23	30	

MAI

L	1	8	15	22	29	
M	2	9	16	23	30	
M	3	10	17	24	31	
J	4	11	18	25		
V	5	12	19	26		
S	6	13	20	27		
D	7	14	21	28		

IUNIE

L		5	12	19	26	
M		6	13	20	27	
M		7	14	21	28	
J	1	8	15	22	29	
V	2	9	16	23	30	
S	3	10	17	24		
D	4	11	18	25		



1972

IULIE

L	3	10	17	24	31	
M	4	11	18	25		
M	5	12	19	26		
J	6	13	20	27		
V	7	14	21	28		
S	1	8	15	22	29	
D	2	9	16	23	30	

AUGUST

L		7	14	21	28	
M	1	8	15	22	29	
M	2	9	16	23	30	
J	3	10	17	24	31	
V	4	11	18	25		
S	5	12	19	26		
D	6	13	20	27		

SEPTEMBRIE

L		4	11	18	25	
M		5	12	19	26	
M		6	13	20	27	
J		7	14	21	28	
V	1	8	15	22	29	
S	2	9	16	23	30	
D	3	10	17	24		

OCTOMBRIE

L	2	9	16	23	30	
M	3	10	17	24	31	
M	4	11	18	25		
J	5	12	19	26		
V	6	13	20	27		
S	7	14	21	28		
D	1	8	15	22	29	

NOIEMBRIE

L		6	13	20	27	
M		7	14	21	28	
M	1	8	15	22	29	
J	2	9	16	23	30	
V	3	10	17	24		
S	4	11	18	25		
D	5	12	19	26		

DECEMBRIE

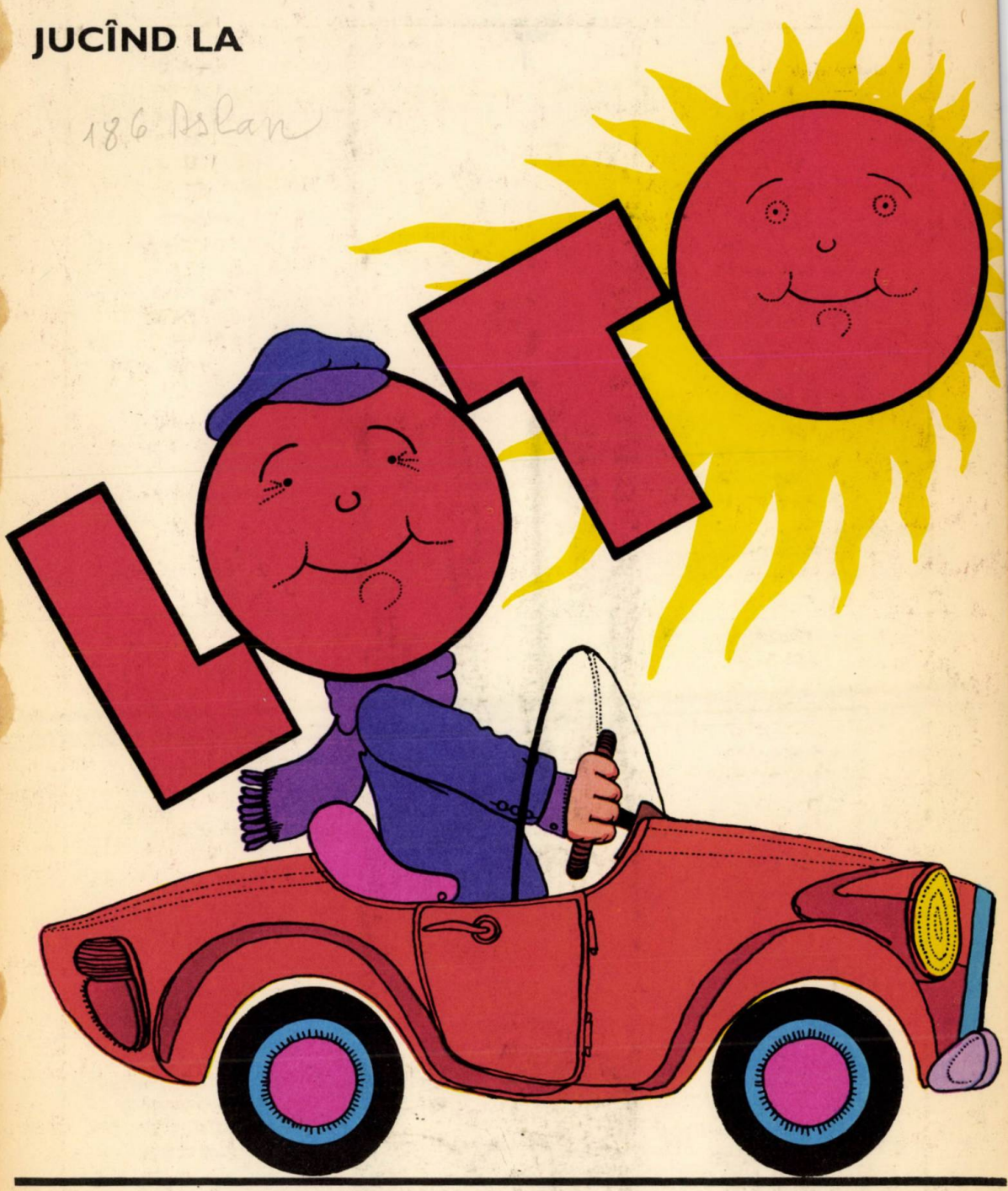
L		4	11	18	25	
M		5	12	19	26	
M		6	13	20	27	
J		7	14	21	28	
V	1	8	15	22	29	
S	2	9	16	23	30	
D	3	10	17	24	31	

Coperta: Sergiu GEORGESCU
Prezentarea grafică: Ovidiu IOANID

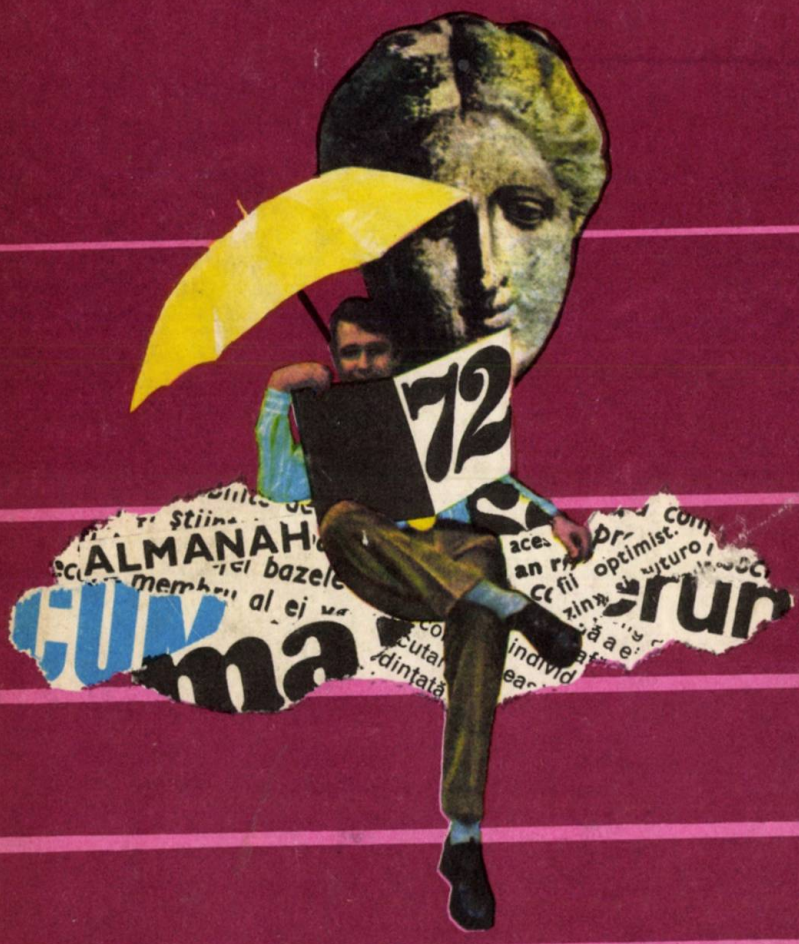
ȘI DUMNEAVOASTRĂ PUTEȚI CÎȘTIGA...

JUCÎND LA

18.6 Aslan



EXCURSII, AUTOTURISME
ȘI ÎNSEMNATE SUME DE BANI



Lei 12